ВИПУСК 35

ЛЬОТЧИКИ

МИХАЙЛО ЛЯХОВЕЦЬКИЙ

ЛЬОТЧИКИ

МИХАЙЛО ЛЯХОВЕЦЬКИЙ

ЛЬОТЧИКИ

ЖИТТЯ СЛАВЕТНИХ

ЛЬОТЧИКИ

СЕРІЯ
БІОГРАФІЧНИХ ТВОРІВ

ЖИТТЯ
СЛАВЕТНИХ

ЛЬОТЧИКИ

ВИПУСК
35

МИХАЙЛО ЛЯХОВЕЦЬКИЙ

ЛЬОТЧИКИ

Під загальною редакцією
кандидата технічних наук М. А. Кочегури

Київ
Видавництво
ЦК ЛКСМУ «Молодь»
1977

6Т5
Л98

Книга документальних нарисів М. Б. Ляховецького присвячена тим, хто першими прокладав шлях у небо нашої Батьківщини,— авіаконструкторам, льотчикам, планеристам. Ці безстрашні люди, яких можна назвати «небесними першопрохідцями», безмежно віддані улюбленій справі, сприяли перемогам вітчизняної авіації.

Л $\frac{70303—021}{М228(04)—77}$ 95—77

© *Видавництво «Молодь», 1977*

ІКАР З УМАНСЬКОГО ПОВІТУ

У дорогу мене покликала телеграма голови Тбіліської міської Ради, адресована секції історії авіації і космонавтики Українського відділення Радянського національного об'єднання істориків природознавства і техніки: «За вашою пропозицією виконком Тбіліської міської Ради депутатів трудящих присвоїв ім'я планериста Георгія Тереверка одній з вулиць Сабуртало Орджонікідзевського району Тбілісі».

Поки турбореактивний лайнер долав молочно-біле громаддя хмар, а стюардеси розносили поміж рядів пасажирів на підносах пластмасові стаканчики з тонізуючими напоями, я ще й ще раз перебирав у пам'яті усі перипетії моїх багатолітніх пошуків, що завершилися ось цим приємним повідомленням.

Сабуртало... Добре пам'ятаю це північно-західне передмістя грузинської столиці. В сорок другому році, коли гітлерівські «стратеги» робили ставку на блискавичне захоплення Кавказу і на його гірських перевалах, на просторах Чорноморського узбережжя розгорнулась жорстока битва з ворогом, саме там, у Сабуртало, у приміщенні медичного інституту розташовувався штаб військового з'єднання, де я був редактором червоноармійської газети. Не дали тоді наші воїни озвірілому ворогові перейти через головний Кавказький хребет, не зазнав красень Тбілісі прямого артилерійського обстрілу чи бомбардувань із повітря. Але й тут гостро відчувався подих війни, місто приймало поранених і відправляло нові бойові підрозділи на передній край... І ще запам'яталося: тоді на все тбіліське передмістя Сабуртало єдино великою спорудою був

саме той медінститут. Усе інше — це маленькі будиночки, що немов ластівчині гнізда тулилися над річкою Вере — притокою Кури — або збігали вниз на дно долини чарівної краси.

І ось, промчавши з аеропорту через затінені зеленню чинар центральні вулиці і площі столиці Грузії, я знову потрапляю у Сабуртало. Впізнаю і не впізнаю — адже минуло чимало років.

Там, де вились на схилах вузенькі вулички, виросли білокам'яні багатоповерхові квартали, серед них оригінальні, народжені сміливим пошуком зодчих корпуси політехнічного інституту, закладів Грузинської Академії наук. Гігантськими стрілами перетнули плато нові проспекти.

Тбіліські друзі поспішають мені сказати, що магістралі, названі іменем грузинського поета Важа Пшавели і російського фізіолога Івана Павлова, з'єднує між собою саме ось ця вулиця, про яку велась мова у телеграмі,— вулиця імені юнака з України Георгія Тереверка, котрий своїм злетом над пагорбами Сабуртало запалив багатьох однодумців, людей з гарячими серцями на штурм повітряного океану...

Невдовзі ми проходимо цією красивою, затишною вулицею. На стінах будинків закріплені таблички з написами грузинською і російською мовами: «Вулиця Тереверка». Житлові будинки, трамвайне депо, автобусний парк, школа-інтернат, дитячі сад і ясла. Звичайний квартал звичайного мікрорайону — тбіліські Черемушки.

— А чи знають місцеві жителі, хто такий Тереверко?

— Я живу на цій вулиці,— говорить один з моїх супутників, помічник начальника Грузинського управління цивільної авіації Ладо Олександрович Санадзе.— До мене, колишнього військового льотчика і теперішнього працівника цивільної авіації, часто звертаються з проханням розповісти, хто такий Тереверко. Я, звичайно, охоче розповідаю.

— Треба,— зауважує голова Орджонікідзевської районної Ради Карло Семенович Мегрелашвілі,— щоб тбілісці знали, що це була за людина. Дайте нам, будь ласка, текст для напису на мармуровій дошці.

Пізно ввечері у висотному готелі, розчинивши балконні двері, я вдивлявся у сузір'я вогнів великого міста і обмірковував короткі рядки, уявляючи, як грузинський каменяр викарбує їх на мармурі... А поки що вони лягли на сторінку репортерського блокнота. Перечитавши їх, сам до себе посміхнувся: «До чого ж тепер усе просто!»

І справді, я впевнено навів у тексті дати і фактичні дані. А ще порівняно недавно у біографії юного героя залишалось так багато невідомого. Не знали точно, коли він народився. У ряді друкованих видань, де побіжно згадувався Тереверко, неправильно вказувалась дата його загибелі. У відомостях про Георгія, що з'явилися в дореволюційній пресі, у двох-трьох публікаціях тридцятих років було так багато недомовок, стільки, як кажуть географи, «білих плям»...

Там, у тбіліському готелі, я подумав: перед тим, як написати кілька рядків для пам'ятної мармурової плити, треба було провести той тривалий пошук, котрий нині вже далеко позаду. Часом усі ці дослідження мені здавались невдячними і малоперспективними клопотами: перегорнути тисячі пожовклих сторінок газетних комплектів, архівних справ, журналів, книг, подолати чималі відстані у столицях і маленьких селищах у пошуках людей, які змогли б пролити світло на подробиці біографії Тереверка...

А почалось усе з того, що, вивчаючи архівні і друковані джерела про розвиток вітчизняної авіації, я знайшов кілька рядків, котрі мене дуже зацікавили. Вони стосувалися періоду, який нині звуть світанком освоєння повітряного океану. З вичитаного я дізнався, що в перші роки нашого сторіччя юнак, син українського селянина-пастуха, Георгій Тереверко у Тифлісі (так тоді називався

Тбілісі) будував планери власної конструкції і літав на них. Також будував аероплан, але завершити цю роботу не зміг. Загинув у 1912 році під час польоту у вітряну погоду...

Ці факти не могли залишити мене байдужим. Образ юнака, що вийшов із соціальних низів і зумів здійснити успішні польоти на власноручно збудованих крилах, асоціювався в моїй уяві з романтичними героями горьківської «Пісні про Сокола» та стародавнього грецького міфа про Дедала й Ікара. Ось яких сподвижників висував зі своїх надр пригноблений царатом простий люд! Турбувала думка: шкода, що коротке, але яскраве, мов спалах блискавки, життя Георгія Тереверка до цього часу невідоме молодому поколінню. Адже його подвиг, хоч і здійснений в іншу епоху, неодмінно стане близький серцю нових поколінь молоді — сучасників підкорення космосу. Відвага і героїзм — якості, що не втрачають своєї ваги з плином часу. Раніше чи пізніше їх неодмінно оцінять співвітчизники.

Перші ж етапи пошуку прояснили нову, дуже суттєву подробицю трагедії: з'ясувалось, що юний авіатор загинув не через власну необережність, не внаслідок непередбаченої аварії літального апарата. Він свідомо «поставив своє життя на карту». До польоту, в якому було мінімум можливостей залишитись живим, його примусили надзвичайно жорстокі умови, в яких доводилося жити і працювати талановитому самоукові.

Жевріла надія: а що коли пощастить знайти когонебудь із рідних, друзів чи знайомих Георгія Тереверка? Для такої сподіванки були всі підстави. Хоч з часу польотів авіатора-винахідника минуло півстоліття, але він загинув молодим. Тому не виключалась можливість зустрітися з його живими ровесниками.

Де ж починати пошук? У першу чергу там, де почалась його трудова діяльність, де можуть виявитись документи, що мають до нього відношення.

Та з Центрального державного архіву Грузинської РСР мені відповіли, що ніяких матеріалів про Тереверка немає. Надіслав ще кілька листів, і — о радість! — старшій науковій співробітниці архіву Л. Африкян поталанило знайти «Послужний список поштаря Тифліської поштової контори Георгія (він же Григорій) Тереверка» і деякі інші матеріали.

Я подався у Тбілісі. Як шукач золота, який натрапив на багату жилу, з нетерпінням гортав сторінки архівної справи. Найважливіші дані: Георгій (Григорій) Семенович Тереверко народився 23 квітня (старого стилю) 1888 року в селі Вільшаній-Слобідці Оксанинської волості Уманського повіту Київської губернії. Тепер це Черкаська область.

Другий шлях пошуку — рідні місця Тереверка. Написав листи в Дубівську сільраду, в Уманський краєзнавчий музей, у міську газету «Уманська зоря».

І ось колеги-журналісти охоче прийняли мою пропозицію, вмістивши невеличку статтю про свого героїчного земляка. Вона завершувалась зверненням до читачів: відгукніться, якщо кому що-небудь відомо про Тереверка чи його рідних, близьких. Незабаром редактор «Уманської зорі» з радістю сповістив мене листом, що бажаний відгук нарешті прийшов: у редакцію написав молодший брат піонера освоєння п'ятого океану Василь Семенович Тереверко.

Ветеран колгоспу з села Вільшаної-Слобідки Дубівської сільради Уманського району щедро поділився зі мною спогадами про рідного брата. Розкрились досі невідомі епізоди біографії талановитого самоука, новими рисами доповнився його образ.

Ось що розповів Василь Семенович:

— Наша сім'я була велика. Окрім батька, матері й дідів, ще дев'ять братів та п'ять сестер. Батько сторожував або пас громадську худобу. Більшість дітей теж були пастухами, а коли дорослішали, йшли на заробітки. Серед

нас особливо виділявся Григорій — розумний, винахідливий хлопчина. Він завжди що-небудь вигадував, з прутиків та паперу майстрував моделі, що літали. Робив також самокати. Ще підлітком вважався на селі за доброго столяра. Сам змайстрував матері прялку, братам витесав із кісток ковзани. А одного разу взяв у комірці сито, зробив з нього ліру та й почав на ній грати. За це ох і дісталося йому від батька, Семена Панасовича.

Григорій десь прочитав (мабуть, у сільського вчителя, який виписував губернську газету) про моделі, що літають, і планери. В тому самому сараї, де він обладнав невеличку столярну майстерню, брати й сестри надибували якісь чудернацькі малюнки на клаптиках паперу (пізніше вони зрозуміли, що то були креслення деталей майбутнього планера). З'явились і деякі дерев'яні частини. Але самого планера так і не зміг хлопець спорудити: не вистачило ні знань, ні коштів. Хоч це й пригнічувало, але братам і сестрам він сказав, що все одно літатиме, як птах. Влаштується працювати у великому місті, знайде освічених людей з грішми і обов'язково побудує літальний корабель.

Василь Семенович сказав мені, що його розповідь може доповнити рідна сестра, Марія Семенівна Тереверко, яка тепер носить прізвище Краща. Та й живе вона там, де літав Григорій,— у Тбілісі, куди переїхала вже після Великої Вітчизняної війни.

Знову шляхи пошуку привели мене до грузинської столиці. У невеличкій садибі, де починається Воєнно-Грузинська дорога, я розшукав Марію Семенівну, яка жила там зі своїм чоловіком Василем Мартиновичем, дочкою, зятем і трьома онуками — Марією, Параскою і Григорієм. Сива жінка розповіла мені все, що зберегла її пам'ять про брата.

— Осіннім ранком закурликали над нашою хатою журавлині ключі. Задивився на них Григорій і каже: «Ех, змайструвати б мені крила та й здійнятися в небо. На

край світу полетів би!» — «Дуже високо. І загинути недовго»,— застеріг хтось із розсудливих братів. «Один раз мати народила, один раз і вмирати»,— лукаво посміхнувся Григорій.

Марії Семенівні і Василю Семеновичу запам'ятався такий епізод. Якось брат роздобув (найвірогідніше, в садибі поміщика Мейдорфа, де він іноді працював помічником столяра) тонкі обрізки фанери. Тижнів зо два щось вирізував із них пилкою, прокручував отвори, потім скріпив мотузкою. Вийшло щось схоже на великі крила. Зіскакував з ними зі стогу сіна, а одного разу заліз на дах сарая і стрибнув униз, зробив кілька помахів і впав на землю, пошкодив ногу.

Коли Григорій сказав батькові про свій намір залишити рідну хату, той не дуже суперечив: годувати великий гурт дітей було нелегко. До того ж Семен Панасович був незадоволений сином за те, що той позбувся роботи в поміщицькій садибі, захопився «пустощами». Гроші на дорогу юнак назбирав тим, що ремонтував односельцям вікна, тини та сараї, робив різні дрібнички.

Пішов Георгій з рідної хати, і вже ніколи більше мати з батьком його не бачили, хоч дещо знали про його подальшу долю: він надсилав листи, в яких розповідав про своє життя-буття.

З цих листів дома знали про те, що Георгій обійшов кілька губерній Росії у пошуках такої роботи, яка б залишала час для самоосвіти й винахідництва, і опинився аж у Тифлісі, місті, де знайомий родини Тереверків Ничипір Савельєв служив кухарем у одного з відомих місцевих лікарів.

— Коли мені було чотирнадцять років,— розповідав син одного з братів Георгія Григорій Якович Тереверко,— я жив у Вільшаній-Слобідці. І довелось мені якось боронувати землю разом з Ничипором Савельєвим, який саме повернувся в рідне село. Він чимало згадував про Георгія Семеновича, зокрема про те, що дядько був

безжурною і веселою людиною, мав гарний голос, задушевно виконував українські пісні.

Саме Ничипір Савельєв допоміг Георгію Тереверку, якому було тоді дев'ятнадцять років, влаштуватись працювати на пошту.

Спогади близьких людей, що знали Георгія Тереверка, а також архівні документи дають можливість з цієї миті датувати цілий ряд подій у житті талановитого самоукавинахідника. 8 лютого 1907 року (тут і далі подається за старим стилем) Тереверко звернувся до начальника Тифліської центральної поштово-телеграфної контори з проханням зарахувати його на посаду поштаря. 22 лютого написав обов'язковий диктант, 8 березня був «допущений до вивчення служби», а 29 березня начальник поштово-телеграфного округу затвердив його поштарем з окладом 240 карбованців на рік, двадцять карбованців на місяць. Лише через два роки дослужився Тереверко до заробітку тридцять карбованців на місяць.

Тут доцільно згадати, що початкові знання набув Тереверко в Вільшано-Слобідській школі, яку успішно закінчив, про що говорить свідоцтво, видане Київською єпархіальною училищною радою 12 лютого 1899 року. Наступною сходинкою була однокласна церковнопарафіяльна школа. Як засвідчує сільська вчителька З. Лапчинська, у хлопця був неабиякий потяг до знань. Але для сина бідняка, як для багатьох йому подібних, дорога в науку була закрита. Так у 1904 році й закінчились його «університети».

Сумлінно виконував Тереверко обов'язки тифліського поштаря.

...Це трапилось на Коджорському шосе, коли з напарником Єзерським він супроводжував пошту з грошима у Мангліс. Її тоді перевозили на перекладних. Біля містка навпроти села Окрокани на них напали грабіжники. Осколками кинутої бомби вбило візника і коней. Під час стрілянини, що зчинилась, загинув Єзерський, а Теревер-

ка було поранено в ногу. Місяць, проведений у лікарні, а потім три місяці лікування вдома вкрай виснажили й до того мізерний бюджет. Коли Георгій одужав, йому знайшли місце у відділенні переказів, збільшили платню аж на... чотири карбованці на місяць. Через рік Тереверко уже міг розпочати польоти на своїх планерах. Але на старті й на фініші часто оступався: боліла нога.

В одній із своїх доповідних записок начальник поштової контори Рябчинський так характеризував юнака: «Тереверко надзвичайно моральний, працьовитий, незважаючи на важкі обов'язки, які виконував завжди з великим старанням, він ночами знаходив час для роботи над літальним апаратом».

Служба на пошті давала Георгію можливість регулярно стежити за періодичними виданнями. Він уважно вивчав усі відомості про авіацію, що з'являлись у той час в газетах та журналах. Описи планерів американського професора Октава Шанюта і професора Київського політехнічного інституту М. Б. Делоне, літаків братів Райт, Блеріо, Фармана і Вуазена не сходили тоді з друкованих сторінок.

Тереверко наполегливо вчився, готувався складати екзамени на перший класний чин. Це дало б йому підстави претендувати на більшу платню і, головне, увійти в коло людей з більшими правами. Адже його, селянського сина, не приймали в Кавказький повітроплавальний гурток (повітроплаванням у той час називали і польоти апаратів, важчих за повітря), де збиралися аристократи, представники багатих шарів суспільства. А головою його був генерал-майор В. К. Карпов — начальник управління сполучень Закавказького військового округу.

Декілька років наполегливої самоосвіти не пропали даремно. Тереверко почав складати розрахунки планера власної конструкції. На свої мізерні гроші купував бамбук, ясен, ялицю, полотно перкаль для обтягування крил,

різноманітний інструмент. У передмісті Тифліса Сабурталo, неподалік од того місця, де Воєнно-Грузинська дорога робить крутий поворот, найняв у домовласника М. Шмідта скромне приміщення, де весь вільний час трудився над планером.

Перехожі не звертали уваги на високого худорлявого юнака в старенькій форменій шинелі, що після трудового дня поспішав засвітла потрапити в свою майстерню. Весь довгий шлях від пошти на Головинському проспекті (нині проспект імені Шота Руставелі) до Сабурталo долав пішки, заощаджуючи кожну копійку. Тут, у цьому напівсараї, він відчував себе не мізерним поштарем, а конструктором, впевненим в успіхові своєї справи. Не знімаючи шинелі, Георгій засовував у грубку кілька коротких полін, підпалював тріски. Відігрівав біля вогню замерзлі руки і зразу ж підходив до необструганого столу, де були розкладені креслення — плоди праці безсонних ночей. Креслення його планера...

Згадався перший ранок у Тифлісі. Запам'яталась залита яскравим сонцем вокзальна площа і дзвінкоголосі, пишновусі носильники у широких, заправлених у чоботи шароварах. Це було в лютому 1907 року. А зараз кінець 1908-го. Георгій Тереверко побудував нарешті свій перший напівбалансувальний планер, виконаний за типом планера американця Шанюта, але більш довершений. Він відрізнявся від останнього тим, що мав рулі висоти і напрямку. У хвостовій частині були розташовані невеликі горизонтальне оперення і руль напряму. Розмах крил складав шість метрів, загальна площа несучих площин досягала дев'ятнадцяти квадратних метрів. Польотом керував пілот зі свого місця з допомогою важеля, розташованого праворуч.

Поруч з будинком, де жив Тереверко, був похилий пагорб, який конструктор облюбував як зручний стартовий майданчик. Планер вагою 28 кілограмів Георгій і його добровільні помічники — молоді ентузіасти авіації —

розбирали, виносили на майданчик і там складали. По закінченні польоту знову доводилося розбирати планер. Запускали з допомогою мотузок, прикріплених до кінців крил. Планер піднімався на висоту 5—8 метрів і тримався у повітрі півхвилини, пролітаючи 60—70 метрів. Тереверко керував ним, користуючись важелями, а також переміщаючи ноги і корпус тіла. Не раз при різкому приземленні апарат ламався. Тереверко тут же, частенько ночами, лагодив його. А наступного дня знову літав. Він повинен був одержати відповіді на питання, що виникали в польотах та при читанні журналів.

У книзі В. Хечинова «Історія літання в Грузії», яка вийшла у Тбілісі в 1935 році, говориться, що із залишеного стартового запису видно, що найтривалішим був політ тридцятий. Він тривав одну хвилину тридцять три секунди. Це на той час було всеросійським рекордом. Одного разу Тереверко піднімався в повітря з пасажиром — хлопчиком з передмістя Сабуртало. Такий політ було здійснено вперше в Росії.

Відомості про льотні досягнення Тереверка дійшли до членів Кавказького повітроплавального гуртка. Самоуком-планеристом зацікавились журналісти. Його природна кмітливість і безмежна любов до авіаційної справи привернули увагу багатьох освічених людей.

«У нього безумовні задатки видатного винахідливого розуму, здатного на велику творчість»,— писали про Тереверка в газетах. З'явилися статті про нього і в московських журналах.

Третій маршрут мого пошуку — Київ — Москва.

Затишний куточок столиці неподалік од пам'ятника Пушкіну. Натискаю на кнопку дзвоника квартири одного з найстаріших авіаційних діячів — Бориса Микитовича Воробйова. Мені відчиняє двері привітний господар і веде до свого робочого кабінету, що до самісінької стелі заставлений стелажами з книгами. Стіл завалено рукописами.

Борис Микитович був редактором журналу «Вестник воздухоплавания», що видавався в десяті роки нашого сторіччя. Незважаючи на похилий вік, він до останніх днів свого життя напружено працював як редактор академічного багатотомного видання творів К. Е. Ціолковського. Розмовляю з цією сповненою творчого натхнення людиною і не вірю, що це той самий Воробйов — редактор відомого дореволюційного авіаційного журналу.

— Ми охоче друкували статті про Тереверка, що надходили з Тифліса від нашого кореспондента Покатилова,— розповідав Борис Микитович.— Більш детальні мої спогади про ті далекі часи ви знайдете в журналі «Самолет» за 1940 рік.

Воробйов характеризує Тереверка як людину невичерпного ентузіазму, котра, незважаючи на великі труднощі, йшла до своєї мети — літака власної конструкції.

— Треба було в той час зацікавити в цьому осіб, що мали владу, бо тільки вони могли дати необхідні кошти для досягнення поставленої мети,— продовжував розповідати Борис Микитович.— Тому Тереверкові часто доводилось демонструвати свої польоти при несприятливих умовах. У травні 1911 року це призвело до аварії — падіння планера. Авіатор тоді якимсь дивом залишився живий...

Ось свідчення очевидця про цю аварію.

Коли апарат уже досяг значної висоти, раптом боковий вітер почав сильно хилити його на бік. Два чи три рази авіатор вирівнював апарат. У той же час ті, хто тягнув мотузку, стежили за напрямом вітру і кидалися в різні боки. Нарешті останній раз планер різко нахилився вбік і почав швидко знижуватись по похилій траєкторії лівим крилом униз, поки воно з тріскотом не зарилося в землю. Авіатор став при такому спусканні на ноги. Але саме в цю мить налетів порив вітру, перекинув апарат і знову притис його до землі.

В іншій давній тифліській газеті я прочитав про те, як сам Георгій пояснював ці свої ризиковані дії:

«Небажання затримувати членів ради Кавказького повітроплавального гуртка, які з'явилися на мої польоти, примусило мене почати польоти при несприятливих для цього умовах: відсутність часом вітру, швидка зміна його напряму і досить відчутні пориви на висоті 10—15 сажнів. До цього слід ще віднести незадовільну тягу мотузки в найкритичніші моменти при зміні напряму вітру. Все це й було причиною падіння планера. Конструкція ж апарата, підкріплена дослідами з осені 1909 року, на мою думку, правильна, і в ній немає дефектів, які могли б бути причиною падіння при нормальних умовах польоту».

І все ж тривожні передчуття гнітили його. Можливо, тому, що заняття повітроплавальним спортом взагалі в той час було небезпечною справою. Так уже судилося, що Георгій Тереверко здобув сумну славу, ставши першою жертвою російського планеризму...

Читаючи пояснення авіатора-винахідника, можна подумати, що говорить поважна людина з багатим життєвим досвідом. Насправді ж це був юнак, майже підліток, натхненний мрійник. Він заходив до редакцій газет і несміливо запрошував репортерів на свої пробні польоти. І то не була жадоба слави. Тереверко шукав підтримки своїм пошукам.

8 жовтня 1910 року в тифліській газеті з'явилася замітка під заголовком «Польоти самоука-авіатора Георгія Тереверка».

В ній говорилося: «6 жовтня увечері при слабкому вітрі юнак-авіатор із сабурталінських пагорбів здійснив три польоти в присутності п'яти чоловік. Незважаючи на відсутність мотора, пропелера і взагалі багатьох пристосувань, які б значно полегшили авіатору завдання, польоти були виключно красиві. Особливо приємно було спостерігати спуски: плавні, легкі. Юнак Г. Тереверко не втрачає надії, і кожний щасливий політ збуджує в ньому ще більше бажань і наполегливості будь-що досягти мети.

— Хай,— міркує він,— і суспільство глухе до моїх починань, хай і товариші по службі в поштовому відомстві не допоможуть мені,— я все життя своє пожертвую для здійснення поставленої мети в галузі повітроплавання».

Яке високе почуття власної гідності звучить у цих словах!

Уже наступного дня після виходу газети з заміткою про Тереверка начальник Тифліського поштово-телеграфного управління Г. В. Мусселіус, дещо стурбований таким незвичним для поштаря заняттям, зажадав детальнішого пояснення. Начальник поштової контори пояснив, що замітка з'явилася «внаслідок здійснених поштарем довіреної мені контори Георгієм Тереверком польотів на винайденому ним планері».

За вимогою високопоставленого чиновника Тереверко подав опис планера, який надіслали Кавказькому повітроплавальному гуртку (КПГ).

Доля не обділила Георгія справжніми друзями, які підтримували його морально, давали цінні поради. Серед них були згаданий з повагою Б. М. Воробйовим кореспондент журналу «Вестник воздухоплавания», технік, член Кавказького повітроплавального гуртка Аполлінарій Петрович Покатилов і один з найстаріших діячів вітчизняної авіації О. В. Шиуков. На жаль, мені не пощастило дізнатися про подальшу долю А. П. Покатилова. А наша зустріч з Олексієм Володимировичем Шиуковим, людиною-легендою, як про нього кажуть льотчики, відбулась на його квартирі в тихому московському Померанцевому провулку.

Дивовижно багате подіями життя Шиукова. Наприкінці 1907 року п'ятнадцятирічний Олексій почав будувати свій перший планер-біплан з махаючими кінцями крил. Вони приводилися в рух ногами. Навесні 1908 року планер був готовий. Під час випробування він відірвався від землі, але зразу ж упав, довівши винахіднику недоскона-

лість конструкції. Олексій продовжував домагатися свого. Він побудував новий планер типу Шанюта — без махаючих крил. 5 травня 1908 року в Тифлісі на Махатській горі Олексій Шиуков здійснив свій перший політ. Він став першим планеристом Російської імперії.

Минуть десятиліття. Олексій Шиуков (Шиукашвілі) побудує ще три планери, літак, стане активним пропагандистом авіаційних знань у Грузії, одним з ініціаторів та організаторів Кавказького повітроплавального гуртка. Червоний військовий льотчик, у майбутньому полковник авіації, Олексій Володимирович Шиуков очолить Закавказьке товариство повітряних сполучень «Закавіа», що увійшло потім в Українське товариство повітряних сполучень «Укрповітрошлях», посідатиме керівні посади у Військово-Повітряних Силах нашої країни, в тому числі командуючого авіацією Московського військового округу, але через усе життя пронесе зароджену в далекій юності ідею створення літальної машини з махаючими крилами. На фотографії первістка планера з махаючими крилами — махольота конструкції Шиукова — є побажання піонера космонавтики Юрія Гагаріна піонерові вітчизняного планеризму: «Щоб ваше дітище залітало й одержало дальший розвиток».

Таким же ентузіастом створення апаратів з махаючими крилами був відомий льотчик І. М. Виноградов, який працював разом з Шиуковим. Це він пілотував єдиний літак на першотравневому параді у 1918 році, це за його польотом стежив В. І. Ленін. А в Києві планери з крилами, що змахували, будував О. Ю. Маноцков.

— Польоти на планерах,— розповідав мені ветеран авіації О. В. Шиуков,— були лише першою сходинкою для Георгія Семеновича Тереверка. Він прагнув поповнити свої знання, щоб кінець кінцем побудувати літак і літати на ньому. Це була його заповітна мрія, для здійснення якої він не шкодував сил, віддавав своє дозвілля, свої мізерні кошти, частенько живучи надголодь.

Не полишаючи занять планеризмом, Тереверко почав будувати літак власної конструкції. Йому допомагали активісти з учнівської молоді, службовці. Серед останніх був капітан далекого плавання, лоцман Батумського порту у відставці Василь Миколайович Клюй. У 1909 році він і сам сконструював планер, одержавши на нього охоронне свідоцтво № 45528. За його допомогою Тереверку пощастило найняти для майстерні підвальне приміщення в Церковному провулку.

До наших днів збереглось фото: біля планера поруч з Тереверком (він останній праворуч) стоять його вірні друзі А. П. Покатилов і В. М. Клюй.

І знову Тбілісі. Серед нескінченних редакційних турбот роблю собі невеличке «вікно» для продовження пошуку. Шукаю ветеранів грузинської авіації, сучасників Тереверка.

Колишній командир авіаційного загону, що дислокувався на Кавказі під час першої світової війни, потім один з організаторів радянської військової і цивільної авіації на Закавказзі Михайло Сергійович Мачаваріані до похилих літ працював начальником відділу руху Грузинського управління цивільної авіації.

— Не полишаючи польотів на планері,— розповідав мені Михайло Сергійович,— Тереверко розрахував літак і вже на новому місці, у напівпідвальному приміщенні біля Воронцовського мосту (тепер міст імені Карла Маркса), розпочав його будівництво. Незважаючи на нестачу грошей, він з допомогою товаришів зумів зібрати фюзеляж, несучі поверхні, рулі оперення і шасі. Будівництво літака вимагало значно більших коштів. Скільки довелось Тереверку зазнати незгод, принижень у пошуках благодійників для придбання необхідних матеріалів! Відмовляючи собі в усьому, він на останні кошти виписував з Москви дрібні частини для літака — троси, розтяжки, колеса; з Берліна — прогумовану тканину...

Кавказький повітроплавальний гурток доручив членам своєї науково-технічної ради побувати в майстерні Тереверка і оглянути літак.

Нарешті наприкінці 1910 року моноплан, що мав чіткі, витончені обриси, був готовий. Розмах крил близько восьми метрів, їх ширина — півтора метра, загальна площа несучої поверхні — дванадцять квадратних метрів. На фермі було прикріплене хвостове оперення у вигляді кіля, рулів висоти і напряму. Фюзеляж чотирикутної форми. Троси керування проходили через ролики до місця пілота і за задумом винахідника збігалися до качалки і ручки, щоб за бажанням пілота можна було одночасно, роблячи повороти, змінювати положення руля висоти. Шасі було двоколісне, з пружинними амортизаторами. Всі дерев'яні частини Тереверко робив сам з великою старанністю. Літак можна було розібрати і зібрати за кілька хвилин.

Та хоч літак було побудовано, він не міг летіти без двигуна. В Росії авіаційних двигунів не виготовляли, їх доводилося виписувати із Франції за великі гроші — 12—15 тисяч франків. З цього приводу Тереверко уже налагодив зв'язок з відомою фірмою «Анзані». Фірма погодилась продати двигун «російському авіаторові, що подає надії», зі знижкою 30 процентів. Але і для цього потрібно було понад 600 карбованців. Таких грошей, звичайно, ні у Тереверка, ні у його товаришів не було. Друзі надумали організувати збір пожертвувань.

З милостивого дозволу місцевої влади А. П. Покатилов почав збирати гроші по підписному листу серед населення. Перші 50 карбованців уніс В. М. Клюй. Це окрилило збирачів, але потім, як згадує О. В. Шиуков, справа пішла все гірше й гірше. Почали давати по карбованцю, по... 20 копійок, і на 400 карбованцях підписка припинилась.

Не чекаючи результатів збирання грошей, Тереверко звернувся до відомого винахідника авіаційних двигунів

А. Г. Уфімцева, який жив у Курську. Той згодився побудувати двигун за невелику суму, по собівартості, всього за 1200 карбованців, на таких умовах: при поставці 25 процентів, а решту треба було сплачувати частинами протягом дев'яти місяців. Але передчасна смерть Тереверка розірвала цей договір.

Під час роботи над літаком, щоб набути навички з пілотування і перевірити принципи запровадженого ним керування, Тереверко спорудив новий планер, свого роду аналог літака, який важив 65 кілограмів. На цьому планері він здійснив майже 50 польотів у присутності чисельних глядачів.

Георгій Тереверко добре розумів значення своїх досліджень в галузі літакобудування. Про це говорить його рапорт від 17 квітня 1911 року з проханням надати місячну відпустку із збереженням зарплати.

«...З того часу (з 1907 року) і до сьогодні я невсипуще займаюсь справою авіації, причому винахід свій я удосконалив; на мою думку, якщо він не може вважатися останнім словом науки, то в усякому разі може стати поряд з кращими винаходами, а головним чином — мета винаходу, конструкція... така, що літальний апарат цей може бути цілком придатний для практичної військової мети взагалі, а розвідувальної служби — особливо; цю мою думку підтвердили оглядом кращі вчені авторитети, серед них же знайшлися навіть такі, що без будь-якого риску жертвують потрібну суму для придбання двигуна, з тією, одначе, умовою, щоб роботи по спорудженню апарата були завершені не пізніше, як протягом одного місяця.

Будучи спонуканий спрагою науки і знань, а головне — власним внеском у вітчизняну авіацію виключно для воєнних цілей і знаючи повне співчуття і чуйність свого начальства, я беру на себе сміливість потурбувати Ваше високородіє всепокірним проханням клопотатися перед його превосходительством паном начальником окру-

гу про дозвіл мені місячної відпустки зі збереженням платні, щоб цим самим надати мені можливість досягти благих наслідків моєї довголітньої, наполегливої праці, якою, окрім мого морального задоволення, можна принести безсумнівну користь вітчизні».

Про це ж згадував перший грузинський льотчик Віссаріон Савелійович Кебурія, який 29 липня 1910 року одержав диплом пілота-авіатора з рук самого Луї Блеріо, був одним з організаторів цивільної авіації у Грузії, один час перебував членом правління «Укрповітрошляху», мешкаючи в ті роки в Харкові: «Він (Тереверко) невтомно конструював різні типи планерів... Цілком усвідомлював небезпечність становища і те, що підкорення повітря близьке, і надзвичайну його важливість для людства...»

Одного разу Тереверко познайомився з тифліським журналістом Цілосані, який порадив йому звернутись по допомогу до намісника Кавказького краю графа І. І. Воронцова-Дашкова. Але винахідник сам не зважився — досить великою була між ними соціальна дистанція. Тоді журналісти повели про це мову з помічником намісника по цивільній частині сенатором Ватаці. Гроші обіцяли, але не дали...

Тоді за справу взявся друг Тереверка А. П. Покатилов. Після довгих клопотів знайшов потрібних людей, і його прохання про надання субсидії на придбання двигуна вручили дружині намісника графині Єлизаветі Воронцовій-Дашковій. Вона зацікавилась молодим «авіатором з народу», теж пообіцяла грошей, але після того, як Тереверко здійснить показові польоти на планері у присутності представників намісника. Кавказький повітроплавальний гурток, дізнавшись про рішення графині, на екстреному засіданні виділив спеціальну комісію, якій доручив зайнятися винаходами «літаючого поштаря».

Георгій весь час був у збудженому стані. Невже здійсниться його мрія? На смаглявому, схудлому обличчі сві-

тилися почервонілі від безсонних ночей очі. Начальство так і не дало очікуваної відпустки, не було у Георгія вільного часу, все доводилось робити увечері та вночі.

У цей нещасливий день, 18 січня 1912 року, Тереверко вже на світанку був на місці майбутнього старту. Перевірив кріплення планера, зібрав його.

Він дуже нервував, бо, як на зло, в той день дув сильний, рвучкий вітер. Погана погода загрожувала зірвати польоти. А від них залежало одержання субсидії на купівлю двигуна для аероплана.

— Один політ — і матиму двигун! — говорив він товаришам.

— Сильний вітер, може, відкласти політ? — турбувався Покатилов.

Та Георгій і слухати не хотів. З яким нетерпінням чекав цього дня! Сьогодні він покаже панам з гуртка, посланцям намісника майстерність планерного польоту. Сьогодні нарешті вирішиться доля його дітища — він завоює право на придбання двигуна для свого аероплана.

Почали з'їжджатися на фаетонах поважні глядачі у військових, інженерних шинелях, журналісти. Як офіційний представник намісника прибув його старший ад'ютант Чавчавадзе.

Двічі виносив Тереверко з товаришами планер на вершину пагорба, і кожного разу його знову доводилось ховати в імпровізований ангар: шалений вітер не дозволяв починати польоти. Та випробовувати далі терпіння іменитих гостей не можна було. Деякі відкрито висловлювали невдоволення, дехто вже збирався додому.

Тереверко вирішив: будь-що-будь! Узявся за планер, приготувався до польоту. За його сигналом стартова команда кинулась тягнути планер за мотузки. На початку розбігу сильним поривом вітру планер піднявся з місця на висоту 6—7 метрів і, рухаючись, продовжував підніматися. Стартова команда бігла, тягнучи за собою легкий апарат. Раптом новий сильний порив вітру підкинув пла-

нер на висоту 20 метрів і вирвав мотузку з рук тих, хто тягнув за ліве крило.

— Кидайте мотузку! — закричав Покатилов і побіг через поле навперейми команді.

Але люди розгубились. І замість того, щоб кинути другу мотузку, прив'язану праворуч, і дати можливість планеру вільно планерувати, продовжували тягнути. Планер різко нахилився на бік. Тереверко намагався важелями випрямити апарат, але планер почав руйнуватися в повітрі, втрачати швидкість і, ковзнувши на праве крило, урізався в землю. Сила удару була така, що вся права частина планера розлетілась на тріски. У Тереверка була зламана нога, він сильно вдарився головою.

На крилі планера його занесли в будинок, де він наймав маленьку кімнатку. О. В. Шиукову випала сумна місія супроводжувати пораненого.

Коли Георгія Тереверка переносили, він був при свідомості.

— Це нічого. Я, здається, тільки дуже забився,— винувато сказав він господареві будинку. Але потім прошепотів: — Це все, це — кінець...— і знепритомнів.

Доктор Асріянц, що прибув у Сабуртало в кареті «швидкої допомоги», подав пораненому першу допомогу. Тереверка перевезли в Михайлівську лікарню Червоного Хреста, де лікарі Маркевич і Морі з усіх сил намагалися врятувати юнакові життя. Та все виявилось даремним. 21 січня 1912 року він помер.

— Я був свідком катастрофи,— згадує О. В. Шиуков,— внаслідок якої ми втратили талановитого винахідника, умільця з України. Пам'ятаю, перед смертю він висловив мені своє останнє бажання: «На труну вінків не покладайте... І опустіть в могилу головою до Сабуртало...»

У хроніці газети «Кавказ» за 22 січня між двох інших повідомлень про інфекційні захворювання у Тифлісі і панахиду з приводу смерті якогось благодійника загубилась маленька замітка «Смерть авіатора».

Теплий некролог про юнака з України вмістила газета «Тифлисский листок».

«Завоювання повітря дуже дорого коштує людству. Тифліс приніс і свою жертву на закривавлений вівтар науки і повітроплавання.

Чотири дні тому на Тифліському аеродромі при сильному вітрі здійснював свої досліди з планером свого винаходу Г. С. Тереверко, молодий і невтомний винахідник. Майже чотири роки він працював над винаходом у галузі повітроплавання. Не маючи своїх коштів, молодий винахідник вимушений був відмовляти собі в найнеобхіднішому, витрачати останні гроші на те, щоб купити інструменти і матеріали. Чуйні люди йшли назустріч молодому винахідникові і допомагали йому чим могли. В останній час перед молодим винахідником відкривались більш-менш світлі перспективи, він сподівався, що його досліди приведуть до бажаних результатів. Попереду його чекала можливість придбати аероплан з двигуном.

Але напередодні здійснення своїх надій він зазнав аварії.

Помер Г. С. Тереверко. Його мученицька, але славетна смерть не зупинить інших піонерів, які відважно піднімаються у повітряні сфери і жертвують власним життям, щоб зробити цю стихію приступною і безпечною для всього людства».

Звістка про загибель Георгія долетіла і до його рідного села. Зовсім недавно він надіслав листа, в якому у відповідь на запрошення приїхати на весілля до односельця жартуючи відповів: «Чекайте мене з повітря». Надійшла з Тифліса посилка з подарунками для сім'ї. Сестрам — нові шовкові хустки — блакитна, жовта, коричнева; молодшим братам — матроські костюмчики; матері Пелагеї Василівні — велика хустка, цукерки.

— Та не минуло і тижня після одержання посилки,— згадувала сестра авіатора Марія Семенівна,— як ми ді-

знался з листа, що брат загинув. Побивалася мати, плакали всі...

Як зазначалося в опису, «зберігся один аероплан власної конструкції померлого, в розібраному вигляді, з двома колесами на шинах, з одним баком для мастил і з тросами». Він був переданий на зберігання в п'яту роту другого залізничного батальйону, де пролежав кілька років і потім пропав.

Неможливо без гіркоти читати опис власного майна небіжчика. Не рахуючи інструментів: одне осіннє старе пальто, пара поношених черевиків, потерта шапка...

Щоб поховати Тереверка, знадобилась допомога добрих людей — товаришів авіатора по роботі, які зібрали 167 карбованців 95 копійок, членів Кавказького повітроплавального гуртка. Нарешті розщедрилась і канцелярія намісника, зробила жест, видавши на поховання 300 карбованців.

Поховали Георгія Семеновича Тереверка на Кукійському кладовищі святої Ніни у Тифлісі.

Шиукову довелось умовляти священиків порушити правила православного обряду поховання, щоб виконати останню волю небіжчика: він хотів лежати головою не на схід, а до пагорба, на Сабуртало. Гроші допомогли залагодити справу...

На скромному надмогильному хресті було написано: «Георгій Семенович Тереверко, перша жертва російського планеризму. Народився у Вільшаній-Слободі Уманського повіту Київської губернії».

На жаль, могила Тереверка до наших днів не збереглася.

Традиційна дружба, історичні корені якої сягають у сиву давнину, пов'язує український і грузинський народи. На Україні як святиню бережуть пам'ять про видатного грузинського поета Давида Гурамішвілі, який багато років жив і творив у Миргороді. Знають і люблять у Грузії славетну українську поетесу Лесю Українку, яку

надихала на творчість земля Руставелі. На Сурамському перевалі височить їй пам'ятник.

Іменами революціонерів, героїв громадянської війни Кіквідзе і Картвелішвілі названо вулиці в столиці України — Києві. У серці Грузії — старовинному й вічно юному Тбілісі — увічнено і пам'ять безстрашного Ікара з Уманщини — Георгія Семеновича Тереверка.

БРАВО, УТОЧКІН!

На прибережних пагорбах розкинулося велике південне місто — порт на Чорному морі.

Одеса... Влітку на вулицях розцвітає біла акація, і місто з усіма його околицями, фонтанами, лиманами поринає в солодкий аромат, магічному впливу якого однаково підвладне все живе.

На початку тридцятих років я звернувся до письменника Юрія Олеші з проханням написати для газети «Вісті ВУЦВКу» нарис про Одесу. Олівцем на звичайному газетному папері він створив справжній гімн рідному місту, яке своїм повітрям, тінню своїх платанів, вогнями суден, що стоять у порту і на зовнішньому рейді, бентежить серце й уяву. Життя відчувається тут в усій повноті й різноманітності.

Саме в такому місті народився дивний самородок, видатний спортсмен-авіатор Сергій Уточкін.

Предки його покинули Москву в 1812 році, коли йшла вітчизняна війна проти полчищ Наполеона, й переселилися на південь. Сергій народився 30 червня 1876 року за старим стилем. У книзі Успенської церкви, що й нині стоїть на колишній Преображенській вулиці (тепер вулиця Червоної Армії), записано: «У одеського 2-ї гільдії купця Ісая Кузьмина і його законної дружини Аустинії Степанівни, обоє православні, народився син Сергій. Свідки — маякський 2-ї гільдії купець Дмитро Федорович Алексєєв і дружина одеського купця Параскева Аганіївна Алейникова».

Коли народився третій син Микола (середнього звали Леонід), померла мати. Помер від сухот і батько. Залишившись сиротою, Сергій з десяти років виховувався у

сім'ї батькової сестри, потім його віддали пансіонером у Рішельєвську гімназію, що містилася на вулиці Садовій.

У 1911 році друг Сергія Леонід Алейников невеличким тиражем видав в Одесі тоненьку книжечку «Російський авіатор Уточкін», в якій наводяться цікаві відомості з його життя.

Пансіонат, де виховувався Сергій, утримував викладач тієї ж Рішельєвської гімназії Роберт Емільович Заузе. У нього було 5 вихованців у віці від 7 до 17 років. Але скоро цей учитель — хронічний алкоголік — змушений був залишити викладацьку діяльність, і матеріальний стан сім'ї різко погіршився. Одного разу вночі Сергія розбудив нелюдський крик учителевої дружини. Він слідом за іншими домочадцями кинувся на горище, де побачив жахливе видовище: вчитель висів у петлі на бантині, а поруч билася в істериці збожеволіла жінка. Раптом вона скочила, вхопила величезний кавказький кинджал і заходилася різати ним своїх дітей, а через хвилину викинулася з вікна на бруківку й розбилася на смерть. Бідолашні діти теж невдовзі померли. Усе це так приголомшило Сергія, що він на деякий час онімів. Поступово до нього повернулася мова, але з тих пір він став заїкатися.

Дядько забрав Сергія з пансіонату і віддав до реального училища, що містилося в Лютеранському провулку. Та хлопцеві зовсім не до вподоби були різні бухгалтерські премудрості. Він захопився спортом. У чотирнадцять років став кращим ковзанярем міста. Досягши в якомусь виді високих результатів, переходив до іншого. Так перебрав аж двадцять видів спорту. В 1894 році Уточкін посів перше місце на велосипедних гонках, став лідером велосипедистів Росії, набув популярності на всіх велотреках Європи. У 1901 році погодився безкоштовно керувати велосипедними змаганнями і навчати молодих спортсменів. 19 серпня влаштував на велотреці спортивне свято — змагання велосипедистів, на яке зібралося багато глядачів.

Сергій Уточкін був першим у Росії, хто оволодів на цементній доріжці циклодрому катанням на роликах, цим незвичним для росіян спортом. Нове захоплення: англійський професійний бокс. А потім зацікавився мотоциклом, захопився автомобільними змаганнями. На той час самохідні машини взагалі були рідкістю в Росії. Протягом майже п'ятнадцяти років Уточкін був неперевершеним автогонщиком на треках Одеси, Петербурга, Москви, Парижа, Брюселля, Ліссабона та інших міст світу, перемагав таких світових чемпіонів, як Ван ден Борн і Жаклен. Досягав величезної на той час швидкості — до півтораста кілометрів на годину. Уточкін не знав страху, випробовував долю зухвалими витівками, не раз перебував на волосині від смерті. А одного разу спустився на автомобілі Потьомкінськими сходами, що з'єднують гавань з бульваром.

Ось що згадує про це очевидець у нарисі «Незвичайна людина», надрукованому в журналі «Всемирная панорама», що вийшов у Петербурзі в 1916 році. «Гукаємо йому, благаємо облишити цю безглузду витівку, заявляємо, що вважаємо своє парі програним. Де там! Сергій уже мчить сходами, швидко долаючи марш за маршем. І ось він уже на бруківці. Всі завмерли... Майнула думка, що він розіб'ється об огорожу церкви святого Миколи. Але Уточкін спритним маневром розвертається на бруківці і тріумфально зупиняє машину».

Боксер, яхтсмен, гімнаст, плавець, стрибун у воду з вишки, планерист. Мисливець на тигрів у Азії. Уточкін першим вивчив гру в футбол, створив дві футбольні команди, став капітаном однієї з них. Його влучні удари по шкіряному м'ячу бачили на батьківщині футболу в Англії. Він умів швидко схоплювати особливості того чи іншого виду спорту і в кожний вносити щось нове.

Письменник Купрін так характеризував Уточкіна в пору його спортивної слави: «Якщо є в Одесі два популярних імені, то це імена бронзового Дюка (пам'ятник

одному із засновників Одеси герцогу де Рішельє), що стоїть над бульварними сходами, і С. І. Уточкіна».

Це була смілива, мужня, справедлива людина, улюбленець експансивних одеситів, кумир рибалок, докерів, спортсменів різних звань і віку, всюдисущих одеських хлопчаків, цікавих до видовищ жінок.

— Я дуже популярний в Одесі,— з гумором розповідав про себе Уточкін.— Коли я їду вулицею на машині, то вуличні хлопчаки біжать за мною і дражняться: «Рудий Уточкін!»

Але дорослим жартувати з ним було небезпечно. Одного разу, коли якийсь гультяй кинув йому з балкона кондитерської зухвалу репліку, Уточкін зупинив машину, піднявся на другий поверх, узяв кривдника за барки й поклав на тістечка, що красувалися на прилавку.

Так, це була рудоволоса, зі світлими віями, синьоока людина, вище середнього зросту, короткошия і довгорука. В його кремезній, могутній статурі відчувалася звіряча спритність. Таким знали Уточкіна сучасники.

Заняття спортом не зробили його однобічним, не притупили інтелекту. Він уважно стежив за літературою, був цікавим, дотепним співрозмовником. Заїкання лише підсилювало точність і дошкульність його мови.

Уточкін ніжно любив природу, розумівся на живописі й музиці, а його фейлетони, надруковані в «Одесских новостях», свідчили про неабиякі журналістські здібності автора. Частенько до дачників на Великому Фонтані долітали звуки якоїсь бентежної мелодії. Її на скрипці награвав Уточкін.

Олександр Іванович Купрін був другом Уточкіна. Їх часто можна було бачити разом. В оповіданні «Наташа» письменник вивів Уточкіна під іменем Птицина.

На дачі юрисконсульта Російського товариства пароплавства і торгівлі збирається різношерстна публіка, яку приваблює врода юної племінниці адвоката.

«Кого там тільки не перебувало! Художники, актори, співаки, соціалісти різних напрямків, лікарі, студенти, патлаті поети, страхові агенти, розкішно вдягнені франти з брудними нігтями і люди без певних професій, піхотні офіцери місцевих полків. І так без кінця.

Наташа дивилася на мужчин, немов дивилася крізь них у порожній простір. Більш за інших, мабуть, привертав до себе увагу якийсь Птицин, давня знаменитість південного міста, заповзятий спортсмен, велосипедний гонщик, боксер, льотчик, плавець, бігун на довгі дистанції, чемпіон з парусних змагань, до того ж іще вогняно-рудий і заїка. Він подобався Наташі. Його товариство не дратувало Наташині нерви і не виснажувало її терпіння нескінченними повтореннями піднесеної і сальної вульгарщини.

Але одного разу милий Птицин вимушений був зникнути із дачного товариства і щез назавжди, на превеликий жаль Наташі. Справа в тому, що відчайдушний рудий спортсмен якось несвоєчасно, при великому скупченні гостей сказав слова:

— С-с-соба-ба-баче весілля!

Єгор Іванович розсердився, зробив йому різке зауваження і нагадав щось про «мій дім».

Птицин відповів байдуже:

— Т-т-так я краще під-ду.

І пішов назавжди».

Сергій Ісайович Уточкін ненавидів прекраснодушних буржуа і спритних ділків, він завжди був готовий прийти на допомогу простим людям, що потрапили в біду. В дні чорносотенного погрому 1905 року Уточкін самовіддано кинувся на захист безпорадних стариків, жінок і дітей, яким загрожувала смерть від рук озвірілих бандитів із «Союзу російського народу». Від тяжкої рани, нанесеної рукою чорносотенця на Дерібасівській вулиці, надовго потрапив до лікарні. Але це не перешкодило йому

захопитися новим, небезпечним видом спорту — повітроплаванням.

Одесити бачили, як піднімався на повітряній кулі італієць Ернесто Вітолло. Його пасажиром піднявся в повітря й Уточкін. Це визначило його подальшу долю — він вирішив стати повітроплавцем. Але де роздобути повітряну кулю? Йому поталанило: інший власник кулі Отто Бруннер упав разом з аеростатом у море. Після цього він вирішив позбутися його. Оболонку і корзину кулі у складчину купили Уточкін, Маковецький і Шкруфт.

Уточкіна незборимо тягло в небо. Людина діяльної, енергійної натури, він одразу ж узявся за справу. 2 травня 1907 року глядачі з цікавістю спостерігали, як Уточкін з помічниками видобував водень для наповнення оболонки повітряної кулі ємкістю 600 кубічних метрів. На іподромі стояли мідні бочки із сірчаною кислотою, якою діяли на залізні ошурки, генератори газодобувного апарата й інше устаткування. Та куля наповнювалася погано. Летіти небезпечно. Невже відмінять політ?

Уточкін вирішує залізти в корзину. Куля звільняється від баласту, виривається з рук команди, яка її тримає. Раптом сильний порив вітру. Корзина вдаряється об землю, Уточкін вилітає з неї. Куля піднімається в небо і падає в море. Через два дні її знаходять у рибальських сітках біля берегів Великого Фонтана.

Уточкін не залишає своїх задумів. З притаманними йому витримкою і терпінням готується повторити спробу піднятися на сферичному аеростаті. Ремонтує оболонку кулі, перевозить її на газовий завод. Тут наповнює світильним газом, продуктом сухої перегонки кам'яного вугілля.

Публіка, яка зібралася на одеських схилах, спостерігала цікаве видовище: від газового заводу, що на Пересипі, впродовж порту йшов катер, за ним на тросі тягнулась повітряна куля, в її гондолі сидів Уточкін. Коли катер

причалив до Ланжерона, кулю на руках перенесли на велотрек. І знову невдача: йде дощ, газ витікає з погано підігнаної оболонки.

Ще одна спроба. На календарі 2 жовтня 1907 року.

«Готово! Перерізано тоненький тросик, що утримував мене на поверхні, і ось моя маленька куля, легко здригнувшись, відокремлюється від великої земної кулі,— писав Уточкін.— Швидко зменшується майданчик з глядачами. З повітря відкривається чудова панорама. Видно Карантинний мол, маяк, устромлену в небо стрілу собору, маківку Оперного театру, зелень бульварів, готель «Лондонський».

За першим польотом був другий, третій... Уточкін відчув себе господарем повітряної стихії і вільно поводився з нею.

Одного разу, вилетівши з трьома пасажирами і перебуваючи на великій висоті — до чотирьох кілометрів, пілот вийняв цигарку і, закуривши, недбало кинув сірника в корзину аеростата. Пасажири відчули себе в небезпеці: адже іскра могла пропалити оболонку, тоді катастрофи не минути. На репліку одного із занепокоєних пасажирів Уточкін холоднокровно відповів:

— Ні-ні, вибуху не буде. Не бійтесь... Я вас усіх благополучно доставлю на землю.

І при цьому ні найменшого хизування. Основною рисою його характеру була безстрашність.

Досягнення авіаційної науки в Росії, пов'язані з іменами таких видатних вітчизняних учених, як Д. І. Менделєєв, О. Ф. Можайський, М. Є. Жуковський та інші, пробудили в передових колах російського суспільства глибокий інтерес до авіації та повітроплавання. На початку XX століття в Росії було створено велику кількість авіаційних гуртків і товариств. У 1904 році Жуковський заснував при Товаристві любителів природознавства повітроплавальну комісію, якою керував протягом кількох років.

З 1908 року в Росії починають видаватися авіаційні журнали «Библиотека воздухоплавания», «Техника воздушного флота» та інші.

Посилений інтерес до повітроплавання, безсистемні польоти на повітряних кулях і апаратах, важчих за повітря, викликали необхідність створення організацій, які на відповідному технічному рівні могли б здійснювати підготовку і навчання льотчиків. У Росії першою такою організацією став Одеський аероклуб, статут якого було затверджено 8 березня 1908 року. На Дерібасівській вулиці, в будинку № 5, де розташовувався Чорноморський яхт-клуб, найняли одну кімнату для бібліотеки і канцелярії. Таким був початок. Президентом Одеського аероклубу (ОАК) було обрано командуючого військами Одеського військового округу барона О. В. Каульбарса, а з січня 1910 року президентом став банкір, згодом володар літакобудівного заводу А. А. Анатра. Секретарем обрали К. Л. Маковецького.

У статуті ОАК говорилось, що його створено для «... вивчення, удосконалення і популяризації повітроплавання». При цьому «на випадок війни він вважає головним своїм обов'язком надання всіх своїх сил, особистих і матеріальних, у розпорядження військового відомства». В члени клубу приймались «особи обох статей усіх національностей і всіх верств», окрім... нижчих чинів і навіть юнкерів. Першим з російських аероклубів ОАК на зборах у Лондоні було прийнято в Міжнародну авіаційну федерацію.

Одеський аероклуб був першим не тільки за часом заснування, але й за масштабами своєї діяльності. У 1908 році в Одесі було здійснено 13 польотів на сферичних аеростатах, у 1909 році — вісім, у тому числі на повітряній кулі «Россия», об'ємом 1500 кубічних метрів, придбаній аероклубом по передплаті. На цій кулі були виконані всі відомі польоти в Одесі, і зокрема польоти

Уточкіна з Купріним. На двох повітряних кулях були великі рекламні написи гільзової фабрики «Катик».

Перші одеські пілоти-повітроплавці піднімались у повітря не лише над рідним містом, але й за межами Росії. Журнал «Воздухоплаватель» писав у 1908 році: «В Одесу повернулися з Єгипту п. п. Уточкін, Маковецький та Ван дер Шкруфт, які їздили туди здійснювати польоти на повітряній кулі. Сергій Уточкін зробив шість, а Ван дер Шкруфт — два польоти. Люду на всіх польотах збиралося багато, особливо французів та англійців; останні скупчувались на пірамідах, деякі з них були геть усіяні публікою. Куля піднімалася на тисячу метрів вище пірамід. Англійці супроводжували політ вигуками «гіп-гіп, ура!».

Під час другого польоту Ван дер Шкруфта пролунав страшний тріск: куля лопнула, але пілот, який сидів у корзині, не розгубився. Видерся на сітку, що залишилася цілою, і разом з нею й корзиною упав на землю. Весь одяг спортсмена був пошматований, коли куля волочилася по піску. Його ж самого поранило й подряпало».

Члени аероклубу займалися і планерним спортом. Одеський журнал «Спорт и наука» (№ 13 за 1908 рік) писав: «За останні два тижні проведено цілий ряд надзвичайно цікавих дослідів з планерами, побудованими в Одесі механіком А. Н. Цацкіним на замовлення секретаря ОАК К. Л. Маковецького. Майже щоденно на 4-й станції трамвая і на Біговому полі здійснювались польоти. У дослідах брали участь Єфімов, Уточкін, офіцери морського батальйону та інші. Кращі польоти тривали до 50 сек.»

Це був ранок російського планеризму.

Солдати й офіцери морського батальйону, що розташовувався в приміщенні Сабанських казарм на Канатній вулиці (нині вулиця Свердлова), брали активну участь у роботі аероклубу. Вони вміли поводитися з вітрилами, з такелажем, що використовувався в системі повітряних куль, тому залучались до їх запуску і ремонту. З 1908 по 1914 рік парк Одеського аероклубу налічував понад

десять сферичних аеростатів. У подальшому солдати морського батальйону стали фактично першими будівниками літальних апаратів, важчих за повітря. Командував батальйоном полковник В. І. Набоков, його заступником був відомий пізніше аеронавт, начальник повітроплавального парку ОАК, начальник Одеської і Севастопольської військово-авіаційних шкіл підполковник Х. Ф. Стаматьєв.

Повітроплавання не давало повного задоволення вольовій і пристрасній натурі Сергія Уточкіна, хоч польоти виконувались їм не тільки зі спортивною метою, але й для метеорологічних досліджень. Адже людина не керує польотом повітряної кулі, вона не стільки господар, скільки полоненик літального апарата, яким володіють повітряні течії.

Усе частіше й частіше з'являються в газетах і журналах повідомлення про польоти аеропланів американців братів Райт, бразільця Сантос-Дюмона, француза Вуазена.

У 1909 році інтерес до польотів апаратів, важчих за повітря, зріс. Адже в липні цього року Луї Блеріо здійснив свій переліт через Ла-Манш. Кожен день був відзначений якоюсь новою перемогою людини над повітряною стихією, і сміливці, як птахи, змагались у підкоренні блакитного неба.

В Одеському обласному архіві зберігається рукопис статті Уточкіна «Повітряні роздуми», в якій він пророче віщував: «Сотні століть мріяли люди піднятися в повітря, і нарешті людський розум переміг. Людина винаходить машини, що можуть триматися в повітрі, повністю слухняні волі її творця, такі ж важкі, як і він сам, мають потужність, що у декілька разів перевищує його власні сили; ці машини підкоряються його найменшому рухові. Можна вірити: світ вступив у нову еру і людство пізнає радість від яскравості, свободи і краси почуття... Мудрець сивої давнини не знав того, що, крім руля повороту, аероплан матиме руль глибини».

На закінчення Уточкін висловлює надію, що людство невдовзі зможе підкорити неосяжні простори космосу. Мине трохи більше десяти років — і в Одеській будпрофшколі почне вчитися майбутній Головний конструктор ракетно-космічних систем Сергій Павлович Корольов, ще через сорок років на космічному кораблі «Восток» першим злетить у космос радянський громадянин Юрій Олексійович Гагарін.

Незважаючи на успішні польоти повітряних куль, засновники і пілоти Одеського аероклубу зробили правильний висновок: майбутнє за авіацією. На засіданні 19 травня 1908 року, через два місяці після заснування аероклубу, був розроблений проект вишукування коштів для придбання аероплана і відрядження у Францію пілота для виучки. Представники ОАК звернулись із закликом «до всіх співчуваючих справі рідної авіації». Зібрали досить грошей, щоб відрядити за кордон необхідний персонал, який би вибрав зразок літака і оволодів майстерністю польоту на ньому. У Францію було відряджено пілота Ван дер Шкруфта. Невдовзі з Парижа надійшло повідомлення, що літак вирішено купити у фірми братів Вуазен, а у бельгійської фірми Вівенус — двигун. Згодом довелося придбати двигун «Гном».

Для літака, привезеного у квітні 1909 року в Одесу морем, на Стрільбищному полі побудували ангар. Звичайно, споруда ця була ще недосконала. Пілоти Ван дер Шкруфт та Катанео, який одночасно служив шофером у Артура Анатра, виконали кілька не зовсім вдалих підльотів. Та це не заважило журналу «Аэро- и автомобильная жизнь» (№ 1 за 1910 рік) засвідчити: «Перша машина, важча за повітря, відокремилась від землі в Одесі 24 квітня 1909 року (політ Ван дер Шкруфта, аероплан Одеського аероклубу)».

Автору замітки не було відомо, що чверть століття тому було зроблено спробу підняти в повітря перший у

світі літак вітчизняної конструкції видатного російського вченого і винахідника О. Ф. Можайського.

Завезений з-за кордону літак ремонтувався в майстернях морського батальйону. Умілі майстри-самоучки швидко усували пошкодження. «Одесский листок» 9 серпня 1909 року писав: «Після ремонту літак під керівництвом Катанео піднявся на висоту близько сажня і пролетів близько сажня по прямій...»

Але при наступній спробі Ван дер Шкруфта злетіти апарат було розбито остаточно. Правління аероклубу вирішило замовити два аероплани типу «Блеріо». Член аероклубу банкір і тютюновий фабрикант Ксідіас запропонував Уточкіну на кабальних умовах укласти угоду: його буде направлено у Францію вчитися на пілота, а він має потім відпрацювати борг гастрольними польотами по країні. У випадку порушення угоди льотчик повинен був сплатити 15 тисяч карбованців неустойки. Уточкін відмовився. На умови Ксідіаса пристав талановитий авіатор Єфімов. Згодом він повернувся із Франції на батьківщину і 8 березня 1910 року здійснив перший політ.

Сергій Уточкін вирішив домогтися здійснення своїх планів власними силами. Але для навчання йому треба було поїхати у Францію. Нарешті пощастило зібрати трохи грошей завдяки перемогам на автомобільних та мотоциклетних гонках. Прощаючись із друзями на вокзалі, він упевнено вигукнув:

— Чекайте Уточкіна з повітря!

У Франції влаштувався монтером на паризькому заводі «Гном», де опанував техніку збирання двигунів, вивчив різні типи літаків. Заробив 15 тисяч франків, суму на ті часи солідну. Але й цих грошей не вистачило, щоб купити літак, який коштував 30—35 тисяч. Він придбав два двигуни «Анзані» у Луї Блеріо — вузли літака та окремі частини. Все це було доставлено в Одесу. З Уточкіним з Парижа приїхали два техніки-французи.

В Одесі пілот Євневич почав будувати літак, що був точною копією літака «Райт». Просте копіювання не влаштовувало Уточкіна. Він мріяв побудувати аероплан власної конструкції. Але грошей знов-таки не вистачило. Довелось звернутися за кредитами до місцевих меблевих фабрикантів. Коли Уточкін закінчував будівництво ангара, представники місцевої влади пред'явили йому претензію: чому не показав управі план будівництва? Роботу припинили. Після довгих клопотів все ж пощастило побудувати ангар у віддаленому кутку Стрільбищного поля.

«Із жадібною заздрістю,— писав Уточкін,— я стежив за розвитком авіації. Перші щасливі польоти Фармана, Делагранжа, Райтів безмірно тішили і гостро отруювали мене. Радісно було, що химера стала дійсністю, але прикро було усвідомлювати, що я змушений стояти віддалік од справи, до якої поривався усією своєю суттю. Було страшенно тяжко, але ще тяжче було те, що всі мої настирливі намагання, пов'язані з клопотами самому добувати знаряддя і матеріали і самому будувати аероплан, зустрічали уїдливе кепкування».

Свій вибір Сергій Ісайович зупинив на моноплані «Блеріо-XI». До біпланів він ставився скептично.

Кореспондент московського журналу «Аэро- и автомобильная жизнь» писав: «Славетний гонщик-велосипедист Уточкін давно мріє про успіхи авіації... На моє запитання про «Фармана» він відповів одним словом: «Курка». Але потім змінив свою думку про біплани.

Талановитий самоук, він був лише практиком. Одначе вніс багато суттєвих змін у конструкцію аероплана. На 4-й станції Малого Фонтана, на дачі секретаря Одеського аероклубу К. Л. Маковецького, Уточкін відкрив своєрідне ательє. Президент ОАК барон Каульбарс виділив у його розпорядження майстрів — солдатів морського батальйону, які напрактикувалися на чисельних ремонтах першого французького аероплана: слюсаря-механіка Букасова і столяра Медведєва. Уточкін здійснив свою мрію. Більш

того, він сам сконструював і побудував двигун, що розвивав 1600 обертів на хвилину.

Апарат зібрано. Але попереду випробування, знадобляться для заміни запасні частини. А коштів уже немає.

Уточкін надумав організувати виставку і таким чином зібрати гроші, необхідні для продовження дослідів.

29 листопада 1909 року в залі фірми «Провідник», що на розі Катеринінської і Поштової вулиць (нині вулиці Карла Маркса і Жуковського — *М. Л.*), Уточкін виставляє для платного огляду один з апаратів. Виставку відвідали тодішній президент ОАК О. В. Каульбарс і персидський шах. Високі гості оглянули побудований «чинами морського батальйону апарат і побажали список тих, хто брав участь у будівництві аероплана».

У першому номері журналу «Аэро- и автомобильная жизнь» за 1910 рік кореспондент писав: «У технічному товаристві інженер А. В. Гусєв математично розробив формули, за даними яких було побудовано аероплан Уточкіна... Одеський авторитет інженер Гусєв повідомив, що апарат Уточкіна — моноплан типу «Блеріо», на якому було здійснено переліт через Ла-Манш. Ідея Блеріо, але схожий і на «Антуанет» Латама. Виконаний з багатьма змінами. Важить 16—18 пудів разом з Уточкіним. Мотор «Анзані» робить 1456 обертів на хвилину, 25—30 к. с., гвинт спереду, як у Блеріо. Я математично перевірив конструкцію аероплана. Він повинен полетіти після перевірки і регулювання змін, внесених Уточкіним. Прекрасна і швидка робота чинів морського батальйону. Так інтенсивно можуть працювати лише люди, віддані справі».

Передбачалося, що літак буде куплений фірмою «Провідник» за сім тисяч карбованців, яка потім передасть його у власність Уточкіна. Не так уже й багато грошей за рекламу!

Після закриття виставки літак перевезли на біговий іподром. Але він не зміг злетіти, а робив лише підльоти.

Комісія аероклубу визнала, що малопотужний двигун не в змозі забезпечити підйомну силу. Висловлювалось також передбачення, що Уточкін надмірно обтяжив конструкцію.

Уточкін облишив своє дітище. Але так вабило небо... Допоміг випадок. Льотчик Єфімов поїхав за кордон, і аероплан, на якому він уперше злетів, передали Уточкіну.

У житті авіатора настала вирішальна хвилина. Аероплан є, треба на ньому літати. Але як? Адже йому так і не вдалося пройти курс навчання. І він приймає рішення, гідне прославленого спортсмена. Сказав собі: одне з двох — або він зробить нечуване в історії авіації, здійснить політ подібно людині, якій властиві правильна, точна і швидка реакція, і до імен Отто Лілієнталя, Леона Делагранжа додасть своє ім'я, або ж перетвориться в безформну масу, закінчивши цією кривавою плямою свою діяльність в авіації.

Одного разу Уточкін сказав друзям:

— Я полечу сьогодні або ніколи!

«Поле, на якому я готувався здійснити політ,— розповідав згодом Уточкін,— в усіх відношеннях було багатим на небезпеку... Насип, горби, стовпи, канави і будівлі. Та ще й паркани з усіх боків. Тут не можна було спробувати полетіти. Треба було зразу ж летіти. І летіти вправно, уміло і точно... До того ж високо — вище від перешкод. Але я вірив у себе. Чому, думав я, у двадцяти різновидах спорту я легко оволодів кожним і дуже швидко розумів усі тонкощі? Очі мої призвичаєні, руки тверді, енергія і воля мобілізовані. Я посміхнувся і, сідаючи на пілотське місце, подивився на купу червоної цегли: через якусь мить я буду над нею.

Навколо кілька приятелів. Вони хвилюються за мене. Деякі стежать за кожним моїм рухом... Але ось лунає команда механіка.

Машина ожила... Нарешті-бо!

Дикий настрій охоплює мене. Невтримність, радість відчуття новизни.

Земля, мій ворог, уже за десять сажнів піді мною. І я у владних обіймах іншої стихії, чарівно принадливої, яка красномовно говорить своїм мовчанням — прийди!

І я лечу, піднімаючись все вище й вище. Рух стає менш помітним. Земля поволі пропливає піді мною. Досягши висоти ста метрів, я лечу, боячись потайки телеграфних стовпів. Роблю два кола, пролітаю діброву, де стоїть ангар, лагідно оглядаю його дах, і, перервавши пальне в моторі, поволі спускаюсь на майданчик».

30 березня 1910 року «Одесский листок» сповістив: «Сьогодні на іподромі бігового товариства відбудеться екзаменаційний політ С. І. Уточкіна на звання пілота-авіатора». На той час льотчикам присвоювалось таке звання. А 11 квітня 1910 року в протоколі спортивного комітету Одеського аероклубу записали: «Вирішили: видати грамоту на звання пілота-авіатора члену ОАК Сергію Ісайовичу Уточкіну і повідомити про це Імператорському Всеросійському аероклубу для затвердження такої. Надіслати Київському товариству повітроплавання лист з проханням надавати всіляке сприяння С. І. Уточкіну, який починає турне по Росії під прапором і патронажем Одеського аероклубу».

За кілька тижнів Уточкін оволодів своєю капризною машиною, сам модернізував її. Уже після перших його польотів одеські газети захоплено писали: «Всі, хто тільки міг, прийшли подивитись, як літає людина, і треба віддати належне С. І. Уточкіну: він літає пречудово. Ми бачили польоти в Москві Леганьє і Гюйо (відомі французькі авіатори). Їх польоти навіть не можна порівняти з польотами нашого нового авіатора».

Першим містом у тріумфальній подорожі по Росії був Київ. Газети повідомляли, що в Київ приїжджає Уточкін і здійснить кілька польотів.

21 квітня 1910 року. Погода в той день була несприят-

лива — хмарна, зранку йшов сильний дощ. Незважаючи на це, задовго до призначеного часу — п'ятої години вечора — кияни зібралися на Сирецькому плацу (навпроти політехнічного інституту). Глядачів було так багато, що довелося відтіснити їх із злітного майданчика з допомогою солдатів.

Та ось з намету під аплодисменти присутніх вийшов Уточкін. Надів авіаторський шлем, великі рукавиці і сів на своє місце спереду, на рівні нижнього крила. Завів двигун. Асистенти відпустили літак — і він покотився по злітній доріжці. Непомітно біг переходить у політ. Зробивши розворот, апарат плавно сідає на тому самому місці, з якого стартував. Весь політ тривав три хвилини.

Через годину Уточкін удруге піднімається в повітря для тих, хто запізнився. 25 квітня відбулося ще кілька польотів. Під час одного з них авіатор вилетів за межі майданчика і зробив коло над безквитковими глядачами, порушивши умови польоту.

Звичайно місце для польотів вибирали десь на околиці. Обгороджували льотне поле високим парканом, щоб глядачі, які не мали квитків, нічого не могли побачити. Авіаторам, як правило, заборонялось підніматися високо. От і довелось літати «на зразок кажана, не вище димаря», як співали в той час куплетисти.

Свідок тих польотів М. Зорін писав у газеті «Вечірній Київ» 12 березня 1962 року: «Потім Уточкін пропонує підняти в повітря бажаючих. Серед щасливчиків був і я. Підходячи до апарата, ми почували себе героями, які ризикують життям. Політ на висоті 80 метрів продовжувався кілька хвилин. На прохання піднятися вище авіатор відповів, що це небезпечно, бо була погана погода. Сидіти в машині на маленькій дерев'яній лаві було незручно, заважали натягнуті дроти. Шум гвинта збуджує, але почуття страху немає. Відчуваєш себе легкокрилою пташкою, з насолодою дихаєш чистим повітрям. На посадку апарат іде досить круто. Машина торкається зеленого

килима, котиться полем і зупиняється. Знову грім оплесків. Сергій Уточкін люб'язно допомагає вийти з «кабіни».

Відомий радянський письменник Костянтин Георгійович Паустовський в той рік учився у Першій Київській гімназії. Він теж був свідком першого польоту Уточкіна в Києві. Ця подія закарбувалася в його пам'яті. Через багато років, згадуючи своє дитинство і юність, він написав главу «Браво, Уточкін!». Але вона загубилася і в зібрання творів не ввійшла. Лише після смерті письменника у 1968 році її було надруковано в «Литературной газете». Нижче наводимо уривок з неї.

«Незграбна довга коробка з оглушливим тріском піднялася над парканом і низько полетіла розгойдуючись упродовж спортивного поля. Коні візників задерли голови і почали задкувати.

Коробка повільно наближалася, бензиновий чад стріляв з неї рівномірними синюватими хмарками. У коробці сиділа, простягнувши ноги в жовтих тупоносих черевиках, вогненно-руда людина у солом'яному канотьє — сміливий російський авіатор Уточкін.

Побачивши його, коні візників зірвалися і помчали. Вони зникли у хмарах куряви під гуркіт коліс і лемент візників. А коробка — перший аероплан — важко пролетіла над нами. Ми мимоволі нахилили голови. За коробкою бігли хлопчаки, а за хлопчаками, притримуючи шаблі, спітнілі городові. Натовп кричав: «Браво, Уточкін!», кидав у повітря шапки, свистів і аплодував. Оркестр грав попурі з опери «Життя за царя». Майоріли трикольорові прапори.

Командуючий Київським військовим округом генерал Іванов стояв у лакованій колясці і, тримаючись за плече кучера, дивився на Уточкіна в бінокль. Потім Іванов опустив бінокль, покликав околодочного наглядача і сказав йому, хизуючись, громовим голосом:

— Прошу припинити махання парасольками! Авіатор від цього нервує і може розбитися.

Уточкін зробив плавний поворот і спустився на бігову доріжку.

Польоти здалися нам простою і безпечною справою,— Уточкін летів над самою землею, майже зачіпаючи за голови глядачів.

Втомлені й щасливі повертались у місто курним Святошинським шосе, повз гасові склади і велосипедні майстерні. Ми з повагою дивились на ці майстерні. Серед знятих велосипедних коліс і сідел працювали майстри в брудних фартухах, обточуючи напильниками металеві частини. У такій ось майстерні у безвісному американському містечку брати Райт зробили свій перший літак.

Я був сучасником декількох великих відкриттів — кіно, автомобіля, аероплана.

Усі ці відкриття на своєму початку, або, як було заведено писати у старомодних книгах, на світанку свого існування, мали трохи смішний вигляд і були оповиті поетичністю, що походила, мабуть, від їх винахідників — простих, мужніх людей.

Усе це були гарні речі із світу чудес. Аероплани повинні були дати людям нові радощі, наблизити віддалені країни, наповнити пташиною легкістю тіло».

Польоти Уточкіна в Києві справили надзвичайне враження на громадськість. Один з очевидців так оцінював їх: «Кожного, хто ризикує життям на цій повітряній арені, хай підтримує і зміцнює думка, що він працює не тільки заради «плати за вхід», а в першу чергу заради величі й могутності своєї вітчизни. Росії необхідно оволодіти повітряним простором, і тому кожному російському авіаторові честь і хвала: він корисний громадянин своєї батьківщини».

Київське товариство повітроплавання, яке користувалося великим авторитетом у авіаційних колах, запровадило знаки заохочення за досягнення в авіації: золотий, срібний і бронзовий нагрудні знаки, медалі — настільну і для носіння на грудях, почесні дипломи і свідоцтва.

Першою срібною медаллю 6 травня 1910 року був нагороджений пілот Одеського аероклубу С. І. Уточкін — «За популяризацію повітроплавання в Росії».

А в цей час Уточкін уже був у Москві.

Один з найстаріших радянських льотчиків, учасник громадянської війни О. І. Жуков згадує, як він хлопчаком з паркана на Бєгах у 1910 році спостерігав за польотами віртуоза Уточкіна — так писали тоді газети. 2 травня Уточкін вилетів за межі іподрому і вперше пролетів над Москвою. Це був великий тріумф. Іноземні пілоти тоді ще побоювались літати над населеними пунктами, бо зупинка двигуна (а це траплялось нерідко) неминуче означала загибель пілота.

Професор М. Є. Жуковський підніс одеситу срібний кубок від імені Московського науково-технічного товариства повітроплавання.

Уточкін відвідав у Москві літакобудівний завод «Дукс» Ю. А. Меллера, який попросив його здати замовникові апарат «Дукс» типу «Фарман». Уточкін взявся за випробування нової конструкції (в той час він освоїв і біплани) зі знанням справи. Одначе «Дукс» через конструктивні недоробки не зразу піднявся в повітря. Довелось дещо у машині переробляти. На польоти Уточкіна, слава про якого вже гриміла по всій Росії, зібрались члени Московського товариства повітроплавання і велика кількість публіки. Одного разу, піднявшись на апараті «Дукс», Уточкін протримався в повітрі 33 хвилини.

Через кілька днів Уточкін знову на Україні. Його чекають у Харкові. Краєзнавець М. О. Ковань, який багато і плідно працював над історією авіації і повітроплавання в Харкові, у своїй брошурі, названій «У небі Харкова», передав святкову атмосферу, в якій відбувались перші в цьому місті польоти знаменитого авіатора.

«У той час, як в сараї на тихій Мироносицькій вулиці завершувалась робота над першим літаком Гризодубова, харківська публіка переживала хвилюючі дні. Не встигли

в травні 1910 року відгриміти тріумфальні гастролі Федора Івановича Шаляпіна, ще вирували викликані ним пристрасті, а газета «Южный край» уже повідомляла: «Добре знайомий по велосипедних гонках, що відбулися тут років п'ятнадцять тому, непереможний рекордист С. І. Уточкін захопився в Одесі авіатикою і, як відомо, досяг такого успіху в керуванні своїм аеропланом, що став героєм авіаційних днів у Москві. Польоти Уточкіна відзначаються сміливістю і довготривалістю і підкоряються авіаторові навіть при не зовсім сприятливій погоді.

Тепер п. Уточкін приїжджає в Харків. Політ сміливого авіатора призначено тут на 23 травня, в неділю, на скаковому іподромі (відбувся 25 травня). Політ відбудеться між 5-ю і 6-ю годинами. Піднімань буде зроблено не менше чотирьох, що загалом займе близько двох годин».

Інтерес до цієї події був великий. За тиждень до цього в місті відкрилася виставка аероплана Уточкіна. Треба сказати, що насправді літак належав не Уточкіну, а капіталісту, який його найняв. У цьому відношенні характерне повідомлення з тієї ж газети «Южный край» від 2 жовтня 1910 року:

«Антреприза авіаторів.

Відомий підприємець В. А. Ейхов завершує в цей час переговори з російськими авіаторами І. М. Заїкіним та С. І. Уточкіним, ангажуючи їх на рік для польотів по Далекому Сходу. Переговори в даний момент майже закінчені. Польоти розпочнуться з 1 листопада цього року. Обидва авіатори будуть одержувати певну платню».

У зв'язку з польотом Уточкіна в Харкові ділки роздмухували ажіотаж. Фірма братів Боммер готувалася зняти короткометражний фільм про політ Уточкіна, щоб потім демонструвати його в своєму синематографі.

13 травня в одній з харківських газет з'явився фейлетон «До польоту Уточкіна», що влучно характеризував уявлення обивателів про авіацію.

«У місті тільки про це й говорять.

— Невже справді полетить? — не вірить обиватель.— Як же так? Скільки літ на світі живу, а щоб людина літала, не бачив.

Уявлення про успіхи повітроплавання у харківського обивателя найпримітивніше. Про аероплан він щось чув, але плутає його з дирижаблями і звичайною кулею. У Петербурзі, Москві будь-якому обивателеві вже відомі «повітроплавальні» слова: пропелер, гараж. У нас ці терміни сприймаються ще як лайливі слова. Приїзд Уточкіна, можливо, сколихне наше сонне царство. Краса і велич підкорення повітря людиною, можливо, збудить ентузіазм і в харківському обивателі. І зародиться у нас повітроплавальний гурток».

Очевидно, автор цієї іронічної замітки не знав, що ще до польоту Уточкіна у 1907 році в Харківському технологічному інституті було створено аеросекцію. Напередодні польоту, 24 травня 1910 року, відбулося засідання, на якому викладач інституту Г. Ф. Проскура (згодом професор Харківського авіаінституту) прочитав доповідь про авіацію, ілюструючи її діапозитивами із зображенням різних частин апарата Уточкіна.

У поліцейському управлінні обговорювались заходи по охороні іподрому. Передбачався масовий наплив цікавих. Було вирішено викликати не менше сотні козаків і кінну варту. Але цього виявилося замало. У день польоту на іподром прибув сам поліцмейстер з двома помічниками, чотири пристави, 36 околодочних наглядачів, 180 городових.

Переповнені конки рухались надто повільно. Найняти візника було неможливо. Сотні людей ішли з міста пішки.

У районі іподрому скупчилося дуже багато народу. Вхідний квиток придбати було неможливо. Ті, кому не поталанило, оточили паркан іподрому щільною стіною. Усього зібралося понад сімдесят тисяч чоловік. Кожному хотілося побачити своїми очима, як аероплан, підвладний людській волі, ширяє, мов пташка, в повітрі.

«О шостій годині вечора авіатор Уточкін, тепло зустрінутий публікою, зайняв місце в аероплані. Глядачі дивились на Уточкіна із захопленням. На той час він був оточений ореолом слави. Механік запустив мотор, аероплан незграбно пробіг полем метрів тридцять, але відірватися від землі не зміг. Тоді авіатор додав газу, і після довгого розгону аероплан почав повільно відриватися од землі. На якісь секунди публіка завмерла, не вірячи своїм очам, що така вага піднялась у повітря. Але аероплан уже з гуркотом і ревінням промчав над трибунами на висоті 30—40 метрів.

— Оце так! Ти дивись, летить! — гукали здивовані люди. Буря овацій прокотилася трибунами, полетіли вгору капелюхи, замайоріли на вітрі хусточки.

Поліція ледве стримувала натовп, який напирав іззовні на паркан. Аероплан зробив два кола над іподромом, що зайняло всього чотири хвилини, і плавно спустився на місце старту. Другий політ мало чим відрізнявся від першого. Правда, Уточкін намагався зробити над іподромом вісімку, але з цього нічого не вийшло».

Через три місяці, 30 серпня 1910 року, харків'яни побачили політ іншого авіатора — Івана Михайловича Заїкіна, відомого борця-атлета, чемпіона світу. Це був його перший публічний політ після закінчення школи пілотів у Франції.

У квітні 1911 року в Харків приїхав антрепренер Уточкіна. В документах Харківського обласного архіву збереглося прохання на ім'я харківського губернатора від 26 квітня 1911 року, в якому Уточкін просить дозволити публічні польоти на аероплані 9 і 10 травня 1911 року. Йому було дозволено здійснити польоти на іподромі Харківського скакового товариства.

Ось як описує цю подію газета «Харьковские ведомости»: «Вже з дванадцяти годин дня до скакового іподрому тягнувся довгою і строкатою валкою натовп людей з усіх кінців міста... Можна сказати без перебільшення,

що 9 травня буквально весь Харків вибрався подивитись на політ відважного російського авіатора... О пів на шосту Уточкін піднявся в повітря і два рази облетів коло. Легко і швидко спустився на землю в позначеній точці».

Потім він піднімався у повітря ще чотири рази, з них двічі з пасажирами. 12 травня Уточкін знову здійснив польоти в Харкові. Газета «Харьковские ведомости» і на цей раз вмістила повідомлення: «Уперше Уточкін піднявся на висоту 150 метрів і протримався у повітрі п'ять з половиною хвилин. Цей політ можна вважати кращим з усіх по висоті і довготривалості».

Уточкін зі своїм літаком переїжджав з міста в місто, супроводжуваний схвальними відгуками глядачів і преси.

Варшава. Тут проводився перший авіаційний тиждень. Для участі в ньому запросили зарубіжних авіаторів Катерса, Тицка, Гориссена, Гранда, російського пілота Уточкіна, а також поляків Супневського й Піотровського. Організатори тижня призначили для учасників авіаційного турніру призи на значну суму — 60 тисяч франків.

«Сміливці хотіли навіть спокуситися на рекорд висоти — 300 метрів»,— писав «Кур'єр варшавськи». «Ми хочемо нарешті побачити на власні очі, пересвідчитись у тому, про що читали, що можна не тільки злетіти, але й кілька хвилин, навіть кілька десятків хвилин ширяти в повітрі»,— мріяв автор статті в журналі «Тигоднік ілюстровани».

Авіаційний тиждень закінчився повним успіхом росіянина Уточкіна, на якого припадало три чверті виконаних польотів. Уточкін скромно пояснив цей успіх гарною машиною і правильно відрегульованим двигуном. Почав він змагання підйомом, який тривав 12 хвилин 25 секунд, а закінчив польотом, що тривав 1 годину 2 хвилини 4 секунди. Рекорд! Багато разів літав з пасажирами. Серед них була і популярна на той час у Варшаві актриса М. Мрожинська.

Жоден зарубіжний льотчик не міг зрівнятися з Уточкіним, який одержав премій 18 тисяч франків. Катерс — 4 тисячі, Гориссен — тисячу, Супневський— 500 франків.

Преса віддавала належне російському льотчикові. «В Уточкіна нечувана легкість і простота зльотів і посадок. У його руках аероплан — це скоріше віз або автомобіль, що заїжджає у двір в гості. Він вселяв таку впевненість, що сміливці з самого початку зважувались літати з ним пасажирами. Навіть жінки».

Сімферополь, листопад 1910 року.

У снігову погоду в присутності чисельної публіки відбувся перший політ. Уточкін піднявся на біплані на 80 метрів і за 4 хвилини 7 секунд зробив два кола. Удруге досяг висоти 200 метрів і за шість хвилин зробив три кола над аеродромом.

Уточкін літав над Бердянськом, Мінськом, Вінницею, Житомиром, Ростовом, Тифлісом, Кишиневом, Баку, Катеринославом, Воронежем, Тагілом, Єлисаветградом... Усього над сімдесятьма містами. Присутній при його польотах у Воронежі колишній народоволець, почесний член Академії наук М. І. Морозов записав: «При польотах Уточкіна стає зрозумілим: настав час — людина перемогла повітряний простір, птах поступився дорогою в піднебесся».

Багато з тих, хто спостерігав за польотами Уточкіна, безпосередньо брали участь у розвитку вітчизняної авіації.

У місті Орлі Уточкіну захоплено аплодував Микола Полікарпов, який потім став відомим радянським авіаційним конструктором.

У Гомелі Уточкін схвилював душу гімназиста Павла Сухого, який з того часу вирішив віддати своє життя авіації. У наш час багатьом відомі швидкісні літаки авіаконструктора П. О. Сухого.

На Київському іподромі майбутній радянський конструктор авіадвигунів 15-літній Олександр Микулін подав

Сергію Уточкіну, який зазнав аварії через ушкодження магнето, ідею встановити на двигуні не одне, а два магнето.

Згадували про польоти Уточкіна радянські діячі авіації Сергій Ільюшин, Володимир Климов та інші.

Один із старіших льотчиків країни Рудольф Цельмс розповідав про політ Уточкіна в Ризі:

«Уточкін підняв руку, галас стих, оркестр умить замовк, я один продовжував захоплено кричати «ура-а-а!». Він показав рукою на мене, і я почув, як він сказав панові, який його супроводив:

— Дивіться, цей хлопчик п-п-полетить!»

Рудольф Цельмс у 1914 році добровольцем вступив у російську армію, льотчиком брав участь у боях першої світової війни, а згодом літав на пасажирських лініях.

Нижній Новгород зустрів Уточкіна чудовою льотною погодою, гомоном різноголосого ярмарку. Всюди величезні афіші, повідомлення про польоти знаменитого російського авіатора. Вказувалось, що частина зібраних коштів надійде у фонд побудови пам'ятника Мініну і Пожарському в Нижньому Новгороді. Це було зроблено за настійною вимогою льотчика.

У місцевій газеті коротке повідомлення: «Вчора на швидкому поїзді з Москви прибув у Нижній Новгород авіатор Сергій Ісайович Уточкін. Прибув також і апарат, на якому Уточкін здійснить польоти. Кажуть, що весь інвентар Уточкіна складає 380 пудів. Апарат же разом з авіатором важить близько 42 пудів. Перевезення з вокзалу на іподром коштуватиме 150 карбованців. Апарат доставлено на трьох платформах».

Настав день польотів. Дорогою до іподрому в трамваях, на візниках, у власних екіпажах, запряжених рисаками, пішки рухаються тисячі людей. На парканах, що оточують іподром, безбілетні глядачі. Іподром заповнений вщерть.

На полі іподрому з'явилася кремезна постать Уточкіна. Він швидко піднімається на своє сидіння. Механік заводить двигун, і після невеликого розбігу літак пливе у повітрі. Вісімки, що потребують особливо крутих розворотів, швидких змін висоти, виконувались впевнено, сміливо й красиво. Авіатор, здійснюючи коло, далеко відлетів за межі іподрому і цілком зник із поля зору, але через кілька хвилин повернувся, зустрінутий аплодисментами. Таким чином Уточкін дав можливість подивитися політ глядачам, що знаходилися поза іподромом. Піднімав у повітря кількох сміливців.

Польоти закінчено. Навколо Уточкіна збирається натовп. Сиплються запитання. Авіатор дає пояснення, намагаючись задовольнити цікавість глядачів.

Через кілька днів на стінах старовинного російського міста розклеєно інші афіші, в яких сповіщалось, що у неділю відбудуться останні польоти і бенефіс С. І. Уточкіна.

Польоти Уточкіна, його сміливість і відмінна техніка керування апаратом полонили всіх. Одна з нижегородських газет писала: «Людина летить! Людина — птах! Це звучить гордо,— сказав би Максим Горький. Людина — цар на землі, людина підкорила море, а тепер захоплює і повітря. Людина може літати».

Серед глядачів, які спостерігали за польотами Уточкіна, був поручик П. М. Нестеров, який приїхав у рідне місто до матері у відпустку. Ось що він розповідав:

«Уперше справжній моторний аероплан я побачив у 1910 році в Нижньому Новгороді, куди приїхав один з найбільш відомих у той час льотчиків-спортсменів — С. І. Уточкін. Авіатор літав на «Фармані», робив повороти абсолютно без крену. Кожен поворот аероплана примушував стискатися моє серце; я боявся, що аероплан перекинеться. З цього дня я почав серйозно вивчати авіацію, вечорами — по книзі, а вдень — спостерігаючи за польотами птахів. Видовище польотів Уточкіна викликало у

мене деяку прикрість. Літак являв собою незграбну споруду, переплутану чисельними дротами, що ледь-ледь рухалася в повітрі, а льотчик сидів відкрито, скорчившись на тонких жердинках, і здавалося, що не він керує цією машиною, а вона ним, і в мені пробудилася новаторська жилка — прагнення внести в конструкцію літаків своє — нове, створити літак легкий, стрункий, який би пурхав у повітрі, мов пташка».

Тоді Нестеров і гадки не мав, що через рік він вивчатиме пілотаж на такому ж незграбному літаку в Гатчинській авіаційній школі.

У квітні 1911 року над старовинними єгипетськими пірамідами в Геліополісі з'явилася механічна пташка. Це було приголомшливе видовище. Уперше зустрілися XX сторіччя в подобі його новітнього творіння — аероплана і тисячолітній Сфінкс. Пілотував апарат Сергій Уточкін. Його літак був побудований солдатами Одеського морського батальйону. «Одесский листок» писав: «Честь польоту над пірамідами належить апарату російського виробництва, зробленому руками російського солдата».

У фондах Центрального державного військово-історичного архіву зберігається лист А. А. Анатра начальнику повітроплавальної частини Головного управління Головного штабу генерал-майору М. П. Шишковичу від 18 жовтня 1912 року. «Як на доказ міцності і бездоганної роботи (майстерні Одеського аероклубу) можна навести ту обставину, що при всіх здійснених на півдні польотах, при навчанні в школі протягом двох років, при всіх польотах на Близькому Сході і в Єгипті, здійснених місцевими професійними льотчиками, не було зареєстровано жодного випадку аварії, яка б сталася внаслідок недосконалості роботи чи конструкції... Перші апарати, що літали над Єгипетськими пірамідами, були апаратами російського і, зокрема, одеського виробництва (польоти Уточкіна в Єгипті)».

Напередодні літа 1911 року на рахунку Уточкіна було

вже 99 польотів. Сотий політ він вирішив виконати на батьківщині, в Одесі, де тоді на території Олександрівського парку, тепер парку імені Т. Г. Шевченка, другий рік працювала Всеросійська виставка. В авіаційному відділі було виставлено аеростати, планери, моделі літаків, гелікоптерів, креслення, деталі для літальних апаратів. У великому павільйоні стояли чотири літаки, в тому числі моноплан Уточкіна. Звертав на себе увагу планер вихованця Рішельєвської гімназії Є. С. Рудлицького. Він мав розмах крил 9 метрів.

Про те, як здійснювався політ Уточкіна з території виставки, мені розповідав батько. Алея парку мала довжину 50—60 метрів. Далі був обрив, внизу портові споруди. Уточкін злетів і, зробивши велике коло над портом, полетів через затоку на північ. Поступово апарат зник з поля зору. Насувалася гроза, і літак здійснив посадку на протилежному боці затоки в районі Дофіновки, мало не вдарившись об прибережні пагорби. Але доля берегла свого улюбленця... Наступного дня Уточкін прилетів до ангара на Стрільбищному полі.

Тоді, 2 липня 1911 року (за старим стилем), уперше в Росії Сергій Уточкін здійснив політ над морем. В ілюзіонах демонстрували спеціальний випуск, присвячений сотому, рекордному польоту. В Одесу надходили десятки телеграм із поздоровленнями. Одна з них була адресована «академіку спорту Уточкіну».

Збираючи по крихті розкидані по газетах, журналах та архівних документах матеріали про свого знаменитого земляка, я з особливою увагою вчитувався в рядки, написані сучасниками Уточкіна, особливо тими, хто зумів гідно оцінити мужній талант Сергія Ісайовича, стерти з його імені все наносне, сенсаційне, до чого були охочі невибагливі глядачі й читачі.

О. І. Купрін створив справжній гімн авіаторам.

«...Улюблений і небезпечний труд на свіжому повітрі, вічна напруга уваги, неприступні більшості людей відчут-

тя страшної висоти, глибини і чарівної легкості дихання, власна невагомість і дивовижна швидкість — все це немовби випалює, витравлює з душі справжнього льотчика звичайні негідні почуття — заздрість, боягузтво, дріб'язковість, скупість, сварливість, хвастощі, брехню — і в ній залишається щире золото.

...Справді, в них багато чогось від вільних і сильних птахів—у цих сміливих, жвавих і гордих людях. Мені здається, що у них і серце палкіше, і кров червоніша, і легені ширші, ніж у їхніх земних братів. Їхні очі, що звикли дивитись на сонце і крізь заметіль, і в порожні очі смерті,— широкі, випуклі, блискучі і пильні. У руках — упевнена спрямованість вперед».

Особливий інтерес становлять розповіді людей, які були знайомі з Уточкіним і бачили його польоти. Один з найстаріших вітчизняних авіаторів Едгар Іванович Меос розповідав мені:

— Уперше Естонія бачила політ людини на літальному апараті, важчому за повітря, 14 квітня 1912 року. Це був знаменитий російський льотчик Уточкін, який у той день на своєму літаку типу «Фарман» зробив два кола над естонським містом Юрьєв (Тарту). Глядачі зібралися на казарменому плацу 95-го піхотного Красноярського полку і вулицях, що прилягали до нього. Уточкін розповідав про свій літак і свої польоти школярам місцевих шкіл, серед них і мені, на той час 13-річному гімназистові.

Враження ці виявилися такими сильними, що, коли почалася перша світова війна, юний естонець вступив добровольцем у російську армію і закінчив авіаційну школу.

Перебираючи виписки з книг, старих журналів та газет, де згадувалось ім'я Уточкіна, я знайшов список учасників перельоту Петербург—Москва у 1911 році: Слюсаренко, Васильєв, Лерхе, Агафонов, Сціпіо дель Кампо, Уточкін, Масленников, Янковський, Костін...

Траса була важкою, підготовка до перельоту нікчемною. Авіатори могли розраховувати лише на власні сили. Діяльність організаційного комітету обмежувалась винесенням постанови про те, що за нещасні випадки комітет відповідальності не несе, і розпорядженням, щоб над аеродромом прапори, які сповіщатимуть про старт, ні в якому випадку не були... червоними.

«Проти них — усе, за них, мабуть, лише сліпе щастя... Чи багатьом усміхнеться воно?» — писав кореспондент газети «Утро России» у статті «Чи вдасться переліт?»

10 липня 1911 року за сигналом — гарматним пострілом — першим на світанку вилетів Сергій Уточкін на моноплані «Блеріо». «Їду пити чай у Москву!» — гукнув він на прощання. Через півгодини відірвався від землі літак Олександра Васильєва.

Уточкіну відлетіти далеко не вдалося. Зупинився двигун. Апарат упав у канаву, але, на щастя, не зазнав великих пошкоджень. Тут його наздогнав Васильєв. Зустріч з Уточкіним у дорозі виявилася для Васильєва великою удачею, бо карта перельоту була складена нерозбірливо, орієнтирів визначено замало, і «характерна фігура Уточкіна на шосе біля поламаного апарата», як згадував Васильєв, означала, що він летить правильно.

Васильєв посадив поруч свій літак з уже порожніми баками. Уточкін, незважаючи на аварію, був бадьорий і веселий. Він допоміг Васильєву залити бензин, поділився запасними свічками, віддав свої льотні окуляри, запустив пропелер на літаку суперника. Як це було властиво щирій, безкорисливій натурі Сергія Ісайовича!

У подальшому Уточкіну знову не повезло. Біля села Крестців його почало кидати з такою силою, що латаний пропелер розпався. Довелось спуститися з висоти п'ятсот метрів на поле. Але біля самісінької землі він помітив урвище і дерева. Уточкін на льоту сплигнув з апарата. Машина при падінні зачепила його і скинула в річку. Ще кілька хвилин — і славетний піонер російської авіації

утопився б. Врятували селяни, які косили неподалік траву. Вони й відвезли його в місцеву лікарню з переломом ключиці та іншими травмами.

Один за одним сходили з траси авіатори. Катастрофи, аварії заважали їм досягти мети. Лише Олександр Васильєв з великими труднощами подолав відстань у 752 кілометри і дістався до Ходинського поля в Москві. Від часу вильоту з Петербурга минуло 24 години 41 хвилина 14 секунд, з яких лише 9 годин 30 хвилин були льотні. У наші дні Ту-104 долає цю відстань за 55 хвилин.

Один з учасників перельоту Михайло Сціпіо дель Кампо прислав мені свої спогади з польського міста Катовіце, де він зараз живе. Сціпіо дель Кампо — член Товариства польсько-радянської дружби, почесний член аероклубу Польської Народної Республіки і клубу ветеранів авіації. Ось його розповідь про участь у перельоті Петербург — Москва.

«Всі учасники перельоту одержали від Всеросійського аероклубу спрощену карту з нанесеним на ній маршрутом. Вона мала вигляд стрічки на двох роликах, обертанням яких подавалась наступна ділянка шляху. Але, піднявшись у повітря, я виявив, що верхній ролик заїдає. У відкриту кабіну почав проникати дощ, папір намок і при повороті ролика лопнув. Вітер розшарпав залишки карти. До того ж механіки незручно закріпили компас, перемагнітили його, магнітна стрілка значно відхилилась. Внаслідок цього я опинився в повітрі над незнайомою місцевістю без карти і компаса. Дощ і значна хмарність виключили орієнтування по сонцю.

Я літав над лісом, невиразно вгадуючи напрямок, коли мене облило струменем бензину. Треба негайно сідати. Але де? Куди не подивишся — суцільна стіна лісу. Відшукав галявину. Зробивши коло над нею, ризикнув сісти. На мій подив, апарат залишився неушкодженим.

Селяни допомогли витягти літак з лісу, підвезли до

залізниці. Я повернувся в Петербург. Прямо летіти не було рації, бо умови змагань вимагали перельоту над певними контрольними точками. Але дозволявся повторний старт у Петербурзі.

Проте невдачі продовжувались. Не пролетів я й двадцяти кілометрів, як вирвало вентиль. Я спланерував на луг поруч з шосе. Знову повернувся в місто, дістав у Гатчині запасний циліндр і з механіком приїхав до залишеного літака. Новий циліндр на місці. Але як злетіти з лугу? Зовсім непідходящий стартовий майданчик!

Разом з механіком ми перетягнули апарат на вузьке шосе. До цього часу для мене залишається таємницею: як пощастило злетіти на такому капризному аероплані, яким був «Моран»? І все ж політ тривав. Але в яких умовах! Справа в тому, що поки аероплан стояв без догляду біля шосе, хтось обірвав частину обшивки фюзеляжу. В польоті пошкодження збільшилось, і я тягнув за собою полотняний хвіст, частина якого обвилась навколо руля висоти, що заважало керуванню. Двигун почав давати перебої, це супроводжувалося неприємною вібрацією аероплана.

Так я долетів до Крестців, де сів для поповнення запасу бензину. Механік обіцяв протягом двох годин підготувати апарат для подальшого польоту. Мені сказали, що в місцевій лікарні лежить зі зламаною ногою Сергій Уточкін, який зазнав аварії. Я вирішив відвідати його і розповісти про свої пригоди.

Коли я прощався з ним, він звернувся до лікаря:

— Розпорядіться, будь ласка, поставити поруч друге ліжко.

— Для чого? — здивувався лікар.

— Сюди незабаром привезуть і цього божевільного.

Можливо, він і виявився б правим, та коли я повернувся до «Морана», механік заявив, що пошкодження такі великі, що він відмовляється від ремонту, не хоче бути винуватцем моєї загибелі. На той час змагання наближа-

лися до кінця, і витримав це важке випробування лише Васильєв».

Спортивне щастя зрадило Уточкіна. Правда, міцний, загартований двадцятилітніми фізичними вправами організм переборов тілесну слабість, проте душевного надламу він не осилив. Дружина залишила пілота, пішовши разом з сином до капіталіста Анатра. Запопадливі до сенсацій бульварні газети розповсюджували плітки про його божевілля.

В останній час в Одесі Уточкін бідував. Гордий за натурою, він нерідко мовчки терпів скруту. Польський пілот Генріх Сегно, який одержав у Росії диплом авіатора № 1, писав, що бачив Уточкіна в Одесі, як він сидів на лаві перед ілюзіоном. На будинку був напис: «Кіно Уточкіна» (тепер кінотеатр імені Маяковського на Дерібасівській вулиці).

Коли в Москві на заводі «Дукс» почали будувати літаки вітчизняного виробництва, перші з них доручили випробовувати Уточкіну. Але довго йому працювати не довелося. Дух його ослабнув, а матеріальні нестатки погіршували здоров'я.

Осінь 1915 року. Уточкін поїхав у Петроград шукати роботи на авіаційному заводі. Даремні клопоти. Хворий, виснажений, він залишився без грошей. Його помістили в петроградську психіатричну лікарню Миколи Чудотворця.

Не можна без хвилювання читати записку, надіслану ним братові Леоніду: «Льонько! Добийся побачення зі мною і забери мене звідси негайно, куди хочеш. Я простудився, їжа страшна, постіль — без брому спати неможливо. Кожна мить — страждання. Ще й голод. Сергій».

З пристрасним закликом про допомогу Уточкіну звернувся до російської громадськості друг і шанувальник авіатора письменник О. І. Купрін.

Він писав: «Мені здається, що саме тепер, коли ця безстрашна людина забута друзями, удостоєна байдужості

покровителів і лукаво-ввічливої мовчанки ворогів, тепер нам усім, хто поривається у висоту, в небо, треба було б згуртуватися і прийти на допомогу Уточкіну. Адже насправді він, Єфімов і двоє інших ішли першими в невідомі небесні простори, розчищаючи шлях майбутньому могутньому флоту Росії. Поміркуйте тільки: людина спалила кров свого серця і сік своїх нервів заради майбутнього наших дітей».

Уточкіну допомогли. Не банкіри, а моряки, робітники, студенти. Він вийшов з лікарні. Проте становище його було тяжке. Один петроградський журналіст відвідав його за півтора місяця до смерті. Побачивши гостя, Уточкін зрадів.

— Я врятований! — вигукнув він.

Але в чому був порятунок? У п'ятнадцяти карбованцях, позичених у журналіста, бо господар квартири погрожував вигнати Уточкіна геть. Вигляд у нього був жалюгідний. Постарів, посивів. Тільки очі, як колись, горіли. Він багато розповідав про своє прагнення працювати на користь вітчизни, про те, як звертався до заводчиків Лебедєва, Слюсаренка, Щетиніна, навіть намагався проникнути в Зимовий палац до царя з пропозицією використати авіацію у військових цілях, але всюди зустрічав холодну відмову.

— Днями, щоб довести Слюсаренкові, що я ще вмію літати, я виконав на аеродромі політ тривалістю 12 хвилин. Піднявся нормально і так же нормально сів. І все ж вийшло, що я божевільний,— сумно пожартував Сергій Ісайович.

Це був політ на літаку «Фарман-22». Уточкіну віщували успіх. Та пророцтво друзів не справдилось. За місяць до смерті він здійснив блискучий показовий політ і одержав призначення інструктором у Гатчинську школу льотчиків. Але це був останній політ пораненого сокола.

Взимку, погано вдягнений, виснажений, Уточкін захворів на запалення легенів і в ніч на 31 грудня 1915 року

помер від крововиливу в мозок. Його поховали на цвинтарі біля Олександро-Невської лаври, поруч з могилами загиблих льотчиків.

Сергій Ісайович Уточкін був одним з перших авіаторів, які, переборюючи консерватизм правлячих кіл царської Росії, сміливо почали штурм п'ятого океану. Вони заклали основи вітчизняної авіації, яка потім піднялась так високо.

Уточкін мріяв про краще, вільне життя для народу. Він говорив близьким:

— Я все одно вірю, вірю у світле майбутнє Росії, в її заслужену довгими муками свободу після війни...

«ІЛЛЯ МУРОМЕЦЬ — КИЇВСЬКИЙ»

У ніч на 17 червня 1914 року над Києвом накрапав дощ. Дороги за містом розмокли. Туманним ранком фаетони і дрожки з труднощами просувалися на Куренівський аеродром Київського товариства повітроплавання.

Любителів авіації підняла так рано телеграма із Петербурга про те, що у Київ прилетить аероплан небачених розмірів, про який публіка вже знала з газетних повідомлень.

«Авіатор Сікорський здійснив на новому грандіозному аероплані «Ілля Муромець» перший довготривалий політ поза аеродромом. Він долетів до Пулково. Літав над центром Петербурга. Політ тривав годину з чвертю. Авіатор досягав висоти понад 800 метрів...»

«Сікорський установив на аероплані «Ілля Муромець» новий світовий рекорд вантажопідйомності. Протягом 18 хвилин він літав на висоті 300 метрів, маючи в гондолі, окрім себе, 15 пасажирів і собаку, аеродромного улюбленця Шкалика. Загальна піднята вага 78 пудів 30 фунтів».

«Сікорський установив новий світовий рекорд на аероплані «Ілля Муромець» з вісьмома пасажирами. Він здійснив переліт Петербург — Гатчина — Царське Село і назад на висоті тисяча метрів, протримавшись у повітрі 2 години 6 хвилин без спуску».

«Сікорський на апараті «Ілля Муромець» з дев'ятьма пасажирами здійснив переліт Петербург—Царське Село — Оранієнбаум — Лисій Ніс — Петербург, протримавшись у повітрі на висоті 900 метрів 2 години 5 хвилин».

І ось тепер дальній переліт, який, можливо, стане новим світовим рекордом авіації.

Всі нетерпляче поглядали в небо, затягнуте хмарами.

— Невже в таку погоду ризикне летіти? — турбувалися глядачі, ховаючись під парасольками від дощу.

О 8-й годині 30 хвилин здалеку почувся гуркіт, але в низьких хмарах нічого не було видно. Раптом на горизонті з боку Купецького (тепер Піонерського) саду з'явилася темна цятка. Вона наближалася до міста, збільшувалася, шум моторів ставав чутнішим. Ще кілька хвилин — і над аеродромом з'явився величезний повітряний корабель. На містку стояла людина і вітально розмахувала шляпою.

8 годин 45 хвилин. Гігант «Ілля Муромець» повільно спускається і м'яко приземлюється, підрулюючи до ангарів, де стояли маленькі одномоторні аероплани.

З літака вийшов екіпаж — пілот і конструктор інженер І. І. Сікорський, військові льотчики Г. І. Лавров і Х. Ф. Пруссіс — майбутні командири «Муромців», що будувались в авіаційному відділенні Російсько-Балтійського вагонобудівного заводу в Петербурзі, В. С. Панасюк, який завідував на заводі моторною групою.

Навіть зараз, коли минуло багато десятиліть після цього знаменного перельоту, не можна без хвилювання читати спогади про нього І. І. Сікорського.

«Важковантажний літак, який підштовхували 20 помічників, покотився по злітній доріжці. У напівтемряві не було видно землі, але я розрізняв на горизонті знайомі предмети і міг тримати напрямок. Літак відірвався од землі після великого пробігу і почав повільно набирати висоту. З увімкненими на всю силу моторами ми ледве досягли 500 футів висоти за перші 15 хвилин польоту. Годину ми продовжували летіти в темряві. Поступово після другої години ночі почало розвиднюватись.

Погода була гарна, а повітря тихе. Кожний пілот сидів за кермом по півгодини, а більше робити було нічого. Двічі я вилазив на крило, перевіряв мотори. За мотором

було місце, достатньо захищене від струменів повітря. Добре було спостерігати звідси за великим тулубом корабля і його широкими жовтими крилами».

Далі Сікорський розповідає про те, як уперше в історії авіації подали в повітрі звичайнісінький сніданок. За рулем був капітан Пруссіс, а решта членів екіпажу пили каву, сидячи в зручних великих кріслах за накритим столом.

Пролетіли над Вітебським і сіли в Орші для дозаправлення бензином. Тоді це було довгою справою, адже механізації ніякої. І лише о 14-й годині Сікорський з великими труднощами злетів над обривом, перетнув Дніпро майже на рівні зльотного поля і продовжував летіти над самісінькими дахами будинків. Погода зіпсувалася. Різкі пориви вітру знижували літак до висоти 200 футів, тому для полегшення апарата довелося викинути бочки з водою і мастилом.

В цей час у одного з двигунів лопнув бензопровід, спалахнув бензин. Величезне полум'я, висотою до 12 футів, почало лизати дерев'яні частини і поверхню крила. Лавров і Панасюк зіскочили на крило і почали гасити вогонь своїми шинелями, перекрили подачу пального до двигуна. Пожежу зуміли збити, але перевантажений літак з одним заглушеним двигуном втрачав висоту. Довелося шукати майданчик і робити, як тепер кажуть, вимушену посадку. Механік Панасюк усунув пошкодження, але, зважаючи на те, що день хилився до вечора, Сікорський вирішив ночувати в полі.

Злетіли о четвертій годині ранку. Погода знову зіпсувалася. Скоро літак опинився у хмарах. Уперше Сікорський вів важкий корабель у сліпому польоті при сильному дощі й вітрі.

«Раптом дужий порив вітру пригнув донизу ліве крило. Стомлені від важкого польоту наосліп, ми не зразу зрозуміли, що трапилось і чому літак почав втрачати висоту. Відчули, що й ніс літака теж похилився донизу.

Відверто кажучи, я втратив будь-яке почуття напрямку польоту. Здавалось, що руль ослаб і літак перестав слухатись. Тепер я знаю, що трапилося. Літак повернуло донизу, а через відсутність потрібних приладів я не міг його вирівняти, і він ішов униз. Інстинктивно я зробив те, що було треба: збільшив швидкість, і літак сам почав вирівнюватись після того, як втратив 1200 футів висоти (близько 370 метрів). Це була моя перша зустріч із штопором, про який тепер знає кожний...»

Останні години польоту проходили над хмарами. Почалося зниження. Коли подолали хмарність, екіпаж «Муромця» побачив Києво-Печерську лавру і Ланцюговий міст через Дніпро. А ось і аеродром...

Протягом всього часу, доки гігантський літак знаходився в Києві, не припинялося паломництво киян на Куренівський аеродром. Та й було на що подивитись. У порівнянні з «Фарманом» — розмах верхніх крил у три рази більший (31 метр), а їх поверхня майже у п'ять разів (150 квадратних метрів), чотири двигуни загальною потужністю 530 кінських сил. Простора закрита кабіна з великими — по шість з кожного боку — вікнами, обставлена з комфортом: лакований стіл, зручні плетені крісла, опалюється відпрацьованими газами, електричне освітлення від спеціальної динамомашини; вітальня з дзеркальною підлогою, що може розкриватись у разі необхідності для фотографування; спальня для відпочинку і туалет — усе це вражало уяву людей, які до цього часу бачили лише невеликі літаки іноземних типів.

Передня частина літака була пофарбована в білий колір і, як писав репортер «Киевской мысли», на грудях апарата виділявся скромний чорний напис: «Ілля Муромець».

Увечері 17 червня відбулося позачергове засідання Київського товариства повітроплавання. Від імені цивільних льотчиків Києва І. І. Сікорського привітав пілот і конструктур О. М. Свєшников.

З великою увагою вислухали учасники зустрічі виступ відомого льотчика П. М. Нестерова, який вказав на велике значення військового застосування літака типу «Ілля Муромець», зокрема, для боротьби з дирижаблями.

— Шкодую,— напівжартівливо-напівсерйозно сказав Петро Миколайович,— що безпека польотів на таких великих літаках зведе нанівець майстерність льотчиків, перетворить їх у звичайнісіньких собі капітанів повітряних кораблів.

У цих словах — весь Нестеров, російський сокіл, хоробрий і мужній льотчик, який здійснив першу в світі «мертву петлю» і перший у світі таран...

Київське товариство повітроплавання нагородило І. І. Сікорського великою золотою медаллю за видатний переліт. На одному боці медалі пальмова гілка і літери «КТП», на зворотному — напис: «Славетному витязю російського повітряного океану І. І. Сікорському» і герб Київського товариства повітроплавання.

Протягом наступних десяти днів «Ілля Муромець» неодноразово літав над містом з пасажирами, викликаючи захоплення киян. Серед пасажирів був і відомий згодом український радянський художник Микола Андрійович Прахов. Іноді Сікорського в польоті супроводжував на своєму літаку Нестеров. Одного разу, коли «Ілля Муромець», злетівши з аеродрому, був уже над Володимирською гіркою, Нестеров сів у свій апарат, майже без розгону відірвався од землі, через дві-три хвилини досяг висоти тисячі метрів і полетів навздогін. Незабаром Нестеров пролетів повз ніс «Іллі Муромця». Видно було, як у цей час на верхній майданчик капітанського містка повітряного гіганта кілька разів виходив Сікорський.

Назад «Ілля Муромець» вирушив 28 червня 1914 року — за три тижні до оголошення Німеччиною війни Росії... 1280 кілометрів до Петербурга було подолано за 13 льотних годин з одним приземленням у Новосокольни-

ках. Неперевершений на той час світовий рекорд дальності і тривалості польоту!

На честь цього історичного перельоту літак «Ілля Муромець» одержав найменування «Київський».

Знаменно, що конструктор цього літака Ігор Іванович Сікорський народився у Києві у сім'ї лікаря. Ось що про нього сказано в УРЕ: «Під час навчання у Київському політехнічному інституті (1908—1911) спроектував і побудував два співосні вертольоти, шість літаків-біпланів. Працював (1912—1917) головним конструктором авіаційного відділу Російсько-Балтійського заводу, де під його керівництвом були побудовані перші у світі багатомоторні літаки «Руський витязь» та «Ілля Муромець».

Сікорський створив також ряд літаків різного призначення: винищувачі, розвідники, амфібії, а також вертольоти. У 1919 році Сікорський емігрував у США.

На батьківщину конструктор не повернувся. У жовтні 1972 року він помер у віці 83 років.

Коли київські історики авіації у 1964 році відзначали п'ятдесятиріччя перельоту «Іллі Муромця» з Петербурга в Київ, я звернувся до І. І. Сікорського з листовним проханням розповісти, що він пам'ятає про літаки, яким присвоїли найменування «Київських».

Ось його відповідь:

«На ваше запитання я радий сповістити такі відомості. Назву «Ілля Муромець — Київський» було присвоєно вперше літаку, на якому я здійснив переліт із Санкт-Петербурга в Київ у червні 1914 року, незадовго до початку першої світової війни.

Це ж найменування було перенесено і на подальший літак того ж типу, переданий армії наприкінці 1914 року, яким командував Горшков. Літак використовувався з метою тренувань, бо його низька стеля — всього 2000 метрів — практично виключала політ над лінією фронту. Між іншим, новий тип «Муромця», відомий як «Ілля Муромець-Б», почали швидко випускати. Один з них, що

одержав назву «Київський» у лютому 1915 році, з успіхом бомбив територію, зайняту противником. Пізніше цей літак здійснив багато успішних польотів під командуванням капітана Горшкова, потім капітана Йосипа Станіславовича Башка. Цей літак домігся найбільших успіхів серед інших «Муромців» у бойових діях проти ворога. Не раз він повертався з пробоїнами від ворожого вогню. Це був третій літак під іменем «Київський». Нарешті він був настільки пошкоджений, що його розібрали, ім'я «Київський» перейшло до четвертого, можливо, п'ятого літака. Весь цей час ним командував капітан, пізніше полковник Башко».

У довідці, отриманій мною з Центрального будинку авіації і космонавтики імені М. В. Фрунзе, написано:

«Ілля Муромець—Київський» — другий за випуском корабель цього типу, відрізнявся від першого дещо меншими розмірами і більш могутньою силовою установкою (заводський номер цього екземпляра 128). Корабель ІМК існував понад два роки, здійснював бойові польоти на фронті і був списаний як спрацьований 28 липня 1916 року. Названий «Київський» на честь свого історичного перельоту в червні 1914 року Петербург—Київ. У подальшому ім'я «Київський» одержали ще два літаки, що змінялн один одного в міру спрацьованості попереднього».

Авіаконструктор і історик авіації В. Б. Шавров відзначав, що у 1915 році на «Іллі Муромці — Київському» було виконано 30 бойових польотів з добрими результатами.

Та будівництво гігантських літаків наштовхувалось на великі труднощі. Російські фабриканти і заводчики не хотіли вкладати свої капітали у підприємства, що випускали аероплани. До початку першої світової війни було побудовано лише два літаки.

Творці повітряних кораблів мріяли використати ці машини також для потреб північного морського шляху. Ві-

домий льотчик Г. В. Алехнович, пізніше командир «Червоних Муромців», пропонував навіть спорядити експедицію на Північний полюс. Але розпочалася світова війна. Це й визначило подальшу долю «Муромців». Війна примусила змінити ставлення до літаків військового відомства. Рекордний переліт у Київ і назад переконав головне командування російської армії у необхідності використати повітряні кораблі як розвідники і важкі бомбардувальники на фронті. Російсько-Балтійському заводу було замовлено десять чотиримоторних «Муромців».

10 грудня 1914 року було створено першу в світі ескадру важких повітряних кораблів під командуванням генерала М. В. Шидловського.

Місцем базування «Муромців» було визначено містечко Яблонна під Варшавою. Серед перших п'яти «Муромців», що прибули сюди, був і «Київський».

Маючи могутнє озброєння (до семи кулеметів), «Муромці» сміливо заходили в глибокий тил противника, бомбили важливі тилові об'єкти, штаби військових з'єднань, поїзди на залізничних станціях, аеродроми, обози, склади. На нових «Муромцях» уперше здійснили внутрішню підвіску бомб. Для бомбометання були створені скидач і спеціальний приціл. Їх застосував один з відомих штурманів першої світової війни, в майбутньому заслужений діяч науки і техніки, лауреат Державної премії СРСР професор Центрального аерогідродинамічного інституту О. М. Журавченко.

Уперше в історії авіації важкий літак було поставлено на лижі. Уперше в практиці літакобудування бензобаки обладнували протекторами — потовщеною зовнішньою гумовою оболонкою, що запобігала витіканню бензину при прострілюванні.

Тільки Росія володіла в перші три роки війни такою могутньою зброєю, якою були «Муромці». Німеччина, Франція і Англія виготовили перші багатомоторні бомбардувальники лише в 1917 році.

Ворожі льотчики боялися «Муромців», називали їх «їжаками» і «крилами смерті». Полонені німецькі авіатори заявляли, що в них вважають «Муромців» неприступними, що це «броньовані чудовиська».

У пресі того часу писалося: «Німці мають цілковиту підставу боятись гігантських літаків Сікорського, цих смертоносних кораблів, керованих відчайдушно сміливими російськими авіаторами».

За всі роки війни в боях було втрачено лише три повітряних кораблі, в той же час тільки на трьох «Муромцях — Київських» було здійснено 256 польотів, з яких понад сто бойових.

Героїчні сторінки в літопис освоєння і бойового використання повітряних кораблів «Ілля Муромець» вписали визначні російські льотчики Й. С. Башко, Г. В. Алехнович, О. К. Туманський, Ф. Г. Шкудов, які після Великого Жовтня пішли з народом і стали авіаційними командирами в Червоній Армії.

«Я знав Башка, коли він був командиром авіаполку і генералом — командиром технічної дивізії в буржуазній Латвії,— писав мені один із старих російських льотчиків Е. І. Меос, який брав участь у повітряних боях у складі російського експедиційного корпусу у Франції в роки першої світової війни.— За два з половиною роки він одержав усі російські ордени за виявлену ним надзвичайну мужність і, крім того, революційні солдати видали йому солдатського Георгія з пальмами — вищу бойову нагороду».

Родом Йосип Станіславович Башко з України, але виріс у Латвії. Закінчив офіцерську повітроплавальну і Гатчинську авіаційну школи. На початку грудня 1914 року його призначили помічником командира київського «Муромця» Г. Г. Горшкова. За роки війни пройшов шлях від поручика до полковника. Перший самостійний бойовий виліт Башко здійснив 14 лютого 1915 року в районі Вісли.

Радянському військовому історику Д. Я. Зільмановичу вдалося знайти «Книгу польотів повітряного корабля «Ілля Муромець — Київський». Це унікальний документ бойової слави корабля і його команди. Він містить записи про польоти Башка за 1915—1917 роки. Під час командування кораблями «Ілля Муромець — Київський» Башко здійснив більше 90 бойових польотів, 24 міжфронтових перельоти тривалістю до 7 годин 30 хвилин і понад 70 інших польотів за завданнями командування.

7 квітня 1915 року «Ілля Муромець — Київський» здійснив наліт на станцію Сольдау, де скупчились 15 залізничних ешелонів. З літака були скинуті бомби. Того ж місяця здійснено успішне бомбардування станцій Млава, Нейденбург та інших залізничних вузлів Східної Пруссії.

На початку червня німці й австрійці провели наступ на фронті 3-ї російської армії в Галичині. Поручик Башко, який прилетів у Львів на своєму «Муромці», надав значну допомогу штабу цієї армії, провівши розвідку в глибокому тилу противника. 14 червня після чотиригодинного польоту досяг станції Пржеворськ і скинув бомби на п'ять великих ешелонів, що стояли на коліях. Злетіли в повітря 30 тисяч снарядів, противнику було завдано значних втрат у живій силі. За цей наліт Башка нагородили орденом Георгія 4-го ступеня. Він став першим георгіївським кавалером у ескадрі повітряних кораблів.

Повертаючись з чотиригодинного бойового польоту 6 червня 1915 року, «Ілля Муромець — Київський», пілотований Башком, був атакований трьома німецькими винищувачами у 50 кілометрах від російських позицій, в тилу противника. Один винищувач був збитий, інші повернули назад. У цьому бою літак одержав до 60 пробоїн: були пробиті масляні баки, радіатори, пошкоджені бензобаки, магнето і гвинт одного з двигунів, виведені з ладу два двигуни. Башка поранило в живіт, голову і ногу. Але, незважаючи на серйозні поранення, він благополучно довів літак до російських позицій і спланерував на боло-

тистий луг. До цього часу вважалось, що безмоторне планерування на «Муромці» неможливе, в усякому разі небезпечне.

На початку жовтня 1915 року штабс-капітан Башко на своєму ІМК перелітає у Петроград, потім у Псков, а з Пскова 27 жовтня у Ригу. Звідси Башко здійснив п'ятигодинний політ у глибокий тил противника, в місто Шавлі, де був розташований штаб командуючого фронтом генерал-полковника Отто фон Белева. Внаслідок прицільного бомбового удару загорілося приміщення штабу.

Один з нальотів капітана Башка ледь не закінчився для нього трагічно. 6 жовтня 1915 року під час польоту над містом Бауском у 60 кілометрах від лінії фронту зупинились усі чотири двигуни. Причиною було замерзання води у бензопроводах. З великими труднощами льотчик зумів запустити два двигуни, що працювали з перебоями. Щоб полегшити літак, довелось скинути не тільки бомби, але й кулемети, патрони, інструменти в німецькі окопи, над якими літак пролітав на висоті 100 метрів під сильним кулеметним і рушничним вогнем. Башко благополучно приземлився за російською артилерійською позицією.

«Ілля Муромець — Київський» завоював добру славу. Про кожний новий бойовий політ передавались повідомлення у війська, це піднімало бойовий дух солдатів і офіцерів російської армії. Високу оцінку діям екіпажу Башка давало і російське командування.

Ось що телеграфував штаб 1-ї російської армії польовому інспектору російської військової авіації: «Згідно з розпорядженням штабу літак «Ілля Муромець—Київський» здійснив шість бойових польотів, під час яких виконував розвідувальні завдання і розпорядження по знищенню залізничних вузлів. Розвідувальні польоти дали цінну інформацію внаслідок зручності спостереження і можливості фотографувати позиції противника. Згідно з відомостями, одержаними пізніше розвідкою, бомбардування залізничних вузлів було досить успішним. Досвід

першої серії польотів показав, що літаки такого типу дають добрі результати як при розвідувальних, так і при бомбардувальних польотах. Польоти здійснювались на висоті 3200 метрів і продовжувались до чотирьох з половиною годин. Ми можемо сказати, що цей тип літаків з такими технічними даними повинен заохочуватись і розвиватись».

Цікаво зауважити, що, виконуючи бойові польоти, «Ілля Муромець — Київський» у ці ж воєнні роки встановив кілька визначних на той час рекордів.

13 січня 1917 року, маючи на борту 12 пасажирів, досяг висоти 2500 метрів за 49 хвилин.

6 квітня 1917 року Башко здійснив безпосадочний рекордний переліт з трьома пасажирами тривалістю 7 годин 30 хвилин, а влітку того ж року встановив новий світовий рекорд польоту тривалістю 72 хвилини на висоті 4900 метрів з п'ятьма пасажирами.

У червні 1916 року Башко був призначений командиром загону «Муромців», серед яких знаходився і його «Ілля Муромець — Київський». Загін базувався на південь від Мінська.

Одним з «Муромців» командував військовий льотчик А. М. Костенчик, а мотористом і кулеметником був старший унтер-офіцер негр Марсель Пля.

— Здорово, Марсель! — вітав його Башко.

— Здравім желаім, вашіскороді!

— Як живеш, Марсель?

— Нічіво, жівем помалінку!

Іскряться білки очей, блискотять у широкій посмішці зуби на чорному обличчі. На юнакові авіаційна пілотка, захисного кольору гімнастерка з двома «георгіями» на грудях.

До нього часто зверталися із запитанням:

— Як ти потрапив у Росію, Марсель?

Марсель охоче розповідав. Російською мовою він володів непогано, тільки закінчення «проковтував».

Народився на острові Таїті. У 1907 році його мати, рабиня французького колонізатора, була привезена в Росію як нянька. З нею приїхав і кучерявий жвавий підліток Марсель. Холодна Росія стала йому другою батьківщиною. Тут він оженився на росіянці, мав дитину. Коли почалася війна, Марсель, як французький громадянин, повинен був з'явитися до французької армії, але важка доля матері і власне безрадісне дитинство на Таїті залишили в його душі тяжкі враження. Він вступив добровольцем в російську авіацію. Спочатку працював шофером, а потім мотористом на «Муромці». За виявлену хоробрість був нагороджений двома Георгіївськими хрестами.

Після революційних подій фронт став розвалюватися. 21 лютого 1918 року, коли німці були за 50 кілометрів від місця стоянки літаків, Башко наказав солдатам спалити все майно загону і відступити, а сам вирішив на справному літаку перелетіти у Вінницю, де розташовувався штаб ескадри повітряних кораблів. Але Вінницю уже захопили німці, і льотчик змушений був сісти в Бобруйську, де був інтернований польським корпусом Довбор-Мусницького, який воював у складі німецької армії.

Полоненого Башка примусили ремонтувати пошкоджений при посадці літак «Ілля Муромець—Київський». Офіцер, який наглядав за ходом ремонту, був задоволений. Ніхто не помічав, як російський льотчик мало не по краплинах збирав бензин. Усе, що видавалося для протирання деталей, промивання запасних частин, він зливав у банки і старанно ховав, плекаючи надію перелетіти до своїх, на схід.

Минали дні. Поповнювались запаси пального. Серед російських полонених офіцерів, які працювали на аеродромі, Башко вибрав трьох. На прохання льотчика «для прискорення ремонту» їх дали йому в помічники. Нарешті все було готово. У ніч на 22 травня 1918 року дув сильний холодний вітер, накрапав дощ, низько повзли хмари. Вартові, які звикли, що льотчик і його помічники

залишаються на аеродромі допізна, сховались в укриття. І раптом серед ночі загуркотіли мотори. Засвітились прожектори на станції Бобруйськ, що у п'яти кілометрах від аеродрому, зчинилась стрілянина. Відкрили вогонь і вартові.

Та було пізно. Літак узяв напрямок на Москву. Летіти доводилось через густі хмари в сильний дощ без компаса. Стомленого Башка хилило в сон за штурвалом. Нарешті після шестигодинного польоту він побачив у тумані село, а праворуч галявину, придатну для приземлення.

Роблячи при зниженні поворот з креном, літак зачепився крилом за дерево і... політ був завершений. Отямився Башко від того, що собака-бульдог, яка супроводжувала його в бойових польотах, лизала йому лице. Як виявилось, справжня висота польоту була не 250 метрів, як показував альтиметр, а 125. Уціліли й інші учасники втечі.

Літак «Ілля Муромець — Київський», що першим з «Муромців» почав бойові польоти в першу світову війну, закінчив їх останнім. Він розбився в церковній огорожі села Желаніє Юхновського повіту, за 120 кілометрів від Москви.

Це була перша в історії воєн втеча на бомбардувальнику. Через 27 років таку ж втечу на бомбардувальнику, тільки ворожому, й при зовсім інших обставинах, повторив радянський льотчик Павло Дев'ятаєв.

Йосип Станіславович Башко був призначений командиром дивізіону «Червоних Муромців», які брали участь у громадянській війні. У 1919 році він передав дивізіон своєму соратнику Г. В. Алехновичу і виїхав у Латвію.

Після громадянської війни кілька «Муромців», що залишилися, використовувалися на першій регулярній повітряній лінії Москва—Харків, а також для навчальних цілей. У 1924 році в Серпуховській школі стрільби і бомбометання було списано останній «Муромець».

СОКОЛИ РЕВОЛЮЦІЇ

ЛЬОТЧИК ЧАПАЄВА

У листопаді 1916 року з Гатчини через Петроград ішов до Одеси спеціальний поїзд. У ньому були офіцерські купейні й м'які вагони, теплушки для солдатів, вантажні платформи з розібраними аеропланами. Переїздив щойно створений філіал Гатчинської військової школи вищого пілотажу.

Льотчики дореволюційного військового повітряного флоту поділялись на льотчиків-офіцерів і льотчиків-добровольців (колишніх гімназистів, студентів, вихідців із буржуазно-поміщицьких родин). Чисельність цієї групи становила понад три чверті всього льотного складу. Ці льотчики були матеріально забезпечені, жили на квартирах, харчувалися в їдальнях офіцерського зібрання, повністю звільнялись від нарядів, літали на кращих літаках. Щомісяця вони мали налітати шість бойових годин, за це отримували двісті карбованців.

Невдовзі, одначе, великі втрати в льотному складі примусили військове відомство допустити в цю привілейовану касту нижніх чинів. Льотчики-рядові, які вийшли з молодших авіаспеціалістів, жили в казармах, харчувалися разом із солдатами, відбували всі наряди. Їм, як правило, діставались гірші літаки і найбільш небезпечні бойові завдання. За той же шестигодинний наліт вони отримували 75 карбованців. Ця нерівність сприяла згуртуванню цих льотчиків з пролетарською частиною військово-повітряного флоту. Майже половину солдатської і матроської маси військово-повітряних сил Росії становили механіки, мотористи, лебідники, слюсарі, столяри, токарі. Це були, як правило, колишні фабрично-заводські

робітники. Решта були вихідці з селян. Вони несли службу в стартових командах, обозі, охороні. Пролетарське ядро особливо зміцніло у 1915—1916 роках, коли царський уряд на покарання за участь у страйках позбавляв броні й відправляв на фронт найбільш активну, революційно настроєну частину робітників. З них комплектувались, головним чином, технічні війська, в тому числі авіаційні і повітроплавальні частини, що сприяло революціонізуванню солдатських та матроських мас повітряного флоту.

Серед льотчиків, які їхали з Пітера на південний фронт, було троє солдатів, один з них Йосип Семенович Лапоногов. Він народився 29 серпня 1895 року на Харківщині. На початку 1917 року закінчив Гатчинську військову авіаційну школу.

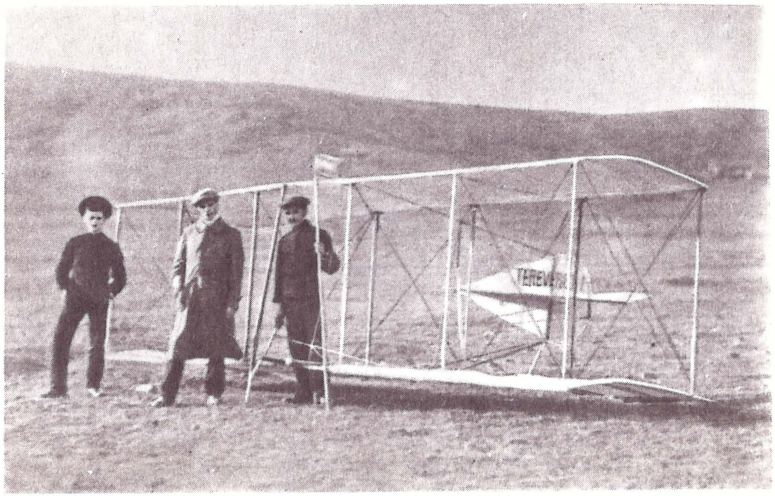
Країна переживала тривожний час. Народ, обурений невдачами на фронтах і розрухою, відкрито висловлював невдоволення прогнилим царським самодержавством.

Коли ешелон прибув на місце і особовий склад розмістився недалеко від Одеси в Люстдорфі (тепер Чорноморка), солдати технічної команди почали одержувати листи від рідних та земляків з гіркими скаргами на тяжке життя. Серед солдатів вели енергійну роботу більшовики, які роз'яснювали загарбницький характер війни, зривали маски з антинародної політики царського уряду, закликали до повалення монархії і встановлення демократичної республіки як єдиного шляху досягнення миру.

28 лютого 1917 року солдат-більшовик Воронов подав сигнал бойової тривоги. Усі збіглися до штабу. На столі, винесеному з канцелярії, стояла людина, судячи з одягу, робітник-залізничник. Це був член Одеської Ради робітничих і солдатських депутатів Гриценко.

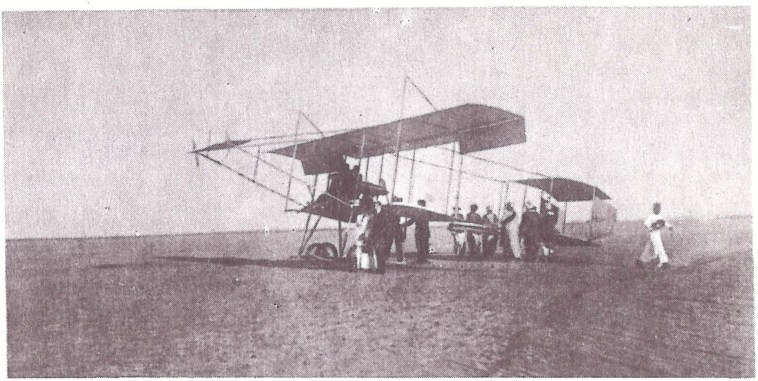
— Товариші солдати! — вигукнув він.— У Петрограді здійснилася революція. Цар зрікся престолу. Нам треба встановити владу робітників і селян.

Солдати раділи, кричали «ура!», стріляли з гвинтівок.

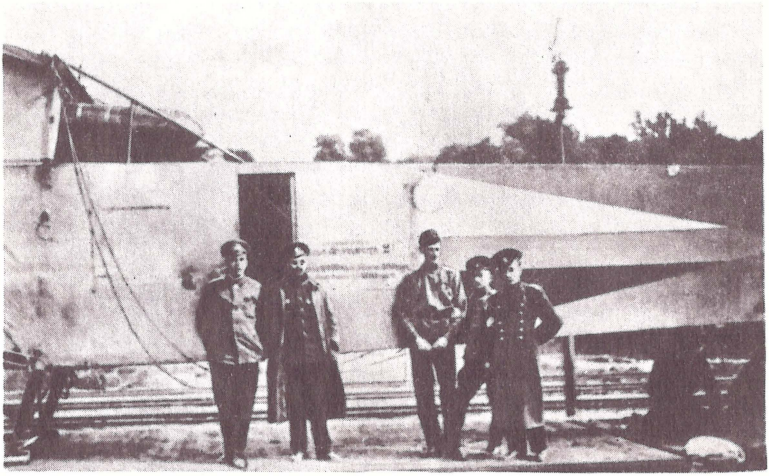


Г. С. Тереверко (*праворуч*) біля свого планера. Поруч з ним його друзі В. М. Клюй та А. П. Покатилов

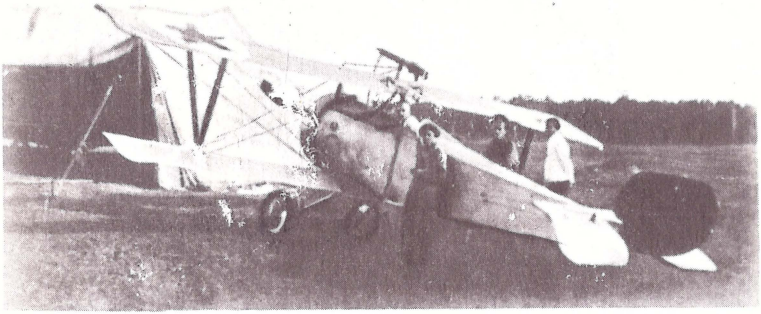
С. І. Уточкін



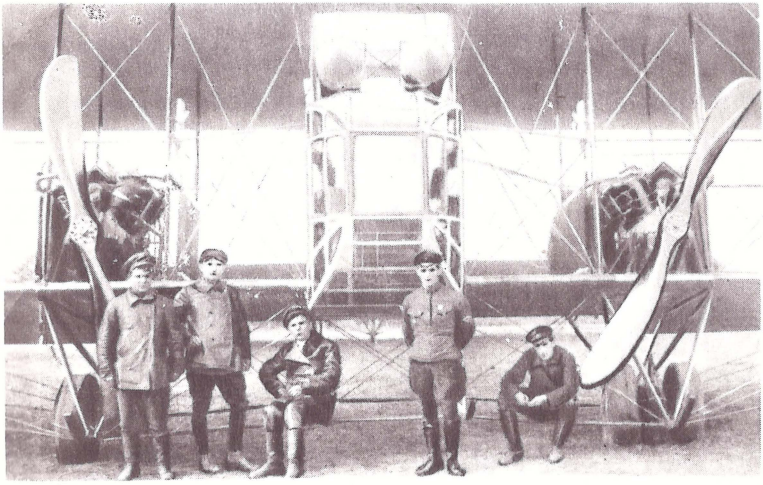
Сергій Уточкін готується до зльоту в Єгипті



Повітряний корабель «Ілля Муромець — Київський» на аеродромі під час першої світової війни

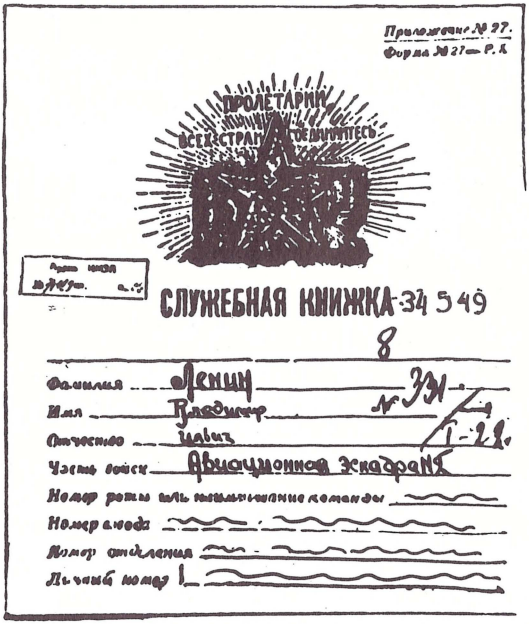


Червоні військові льотчики герої громадянської війни О. Т. Бербеко *(в літаку)* та Т. К. Кравцов



Червоний військовий льотчик О. Туманський із своїм екіпажем

Посвідчення, видане В. І. Леніну про обрання його почесним червонофлотцем

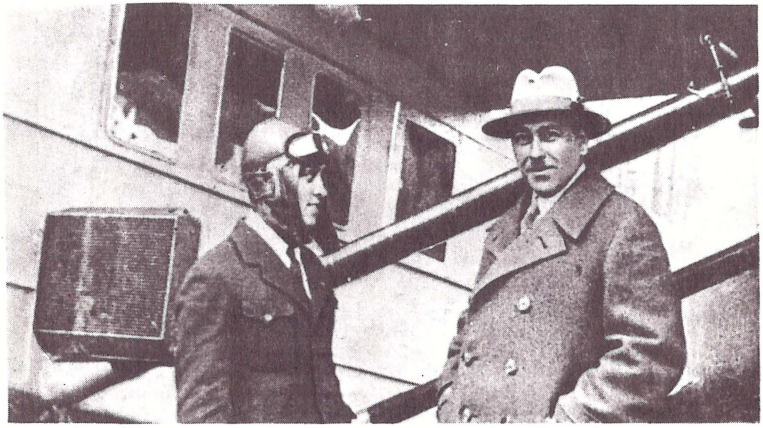

Приложение № 27.
Форма № 27 — Р. К.
ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН СОЕДИНЯЙТЕСЬ
СЛУЖЕБНАЯ КНИЖКА 34549
8
Фамилия Ленин
Имя Владимир
Отчество Ильич
Часть войск Авиационная эскадрон
Номер роты или наименование команды
Номер взвода
Номер отделения
Личный номер 1
№ 331
1-21

Службова книжка почесного червоноармійця Київської авіаційної ескадри № 2 В. І. Леніна

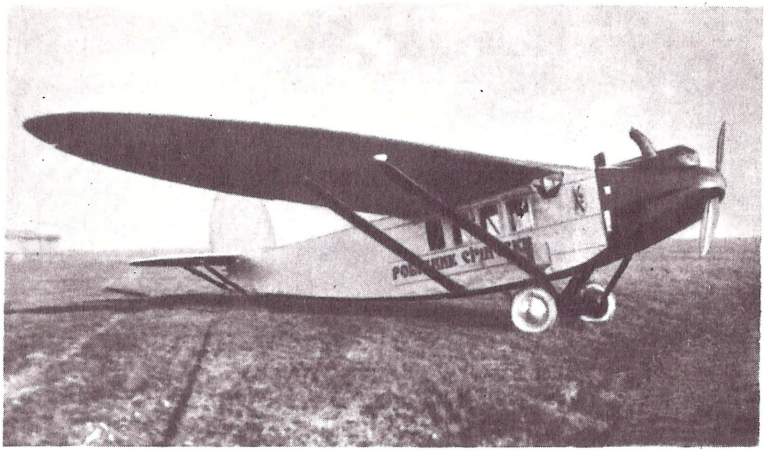
К. Є. Ворошилов і Й. Е. Якір серед командного складу ескадрильї імені Ілліча. Харків, 1927 рік

Голова Ради Народних Комісарів УРСР В. Я. Чубар, командуючий військами УВО Й. Е. Якір і начальник Військово-Повітряних Сил УВО Ф. А. Інгауніс на Харківському аеродромі

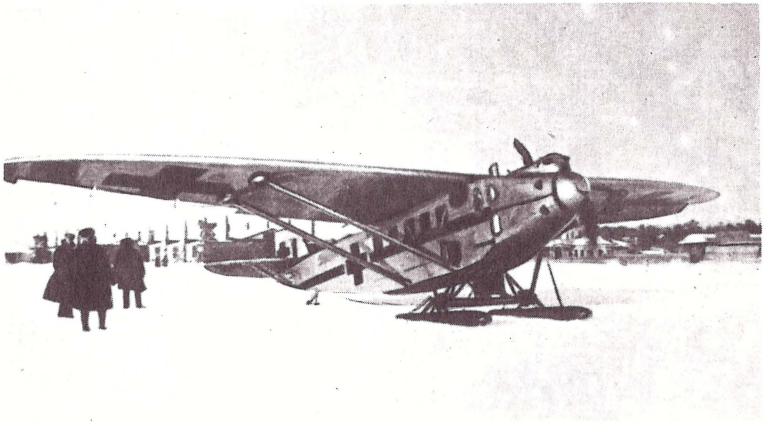
О. М. Горький і М. Є. Кольцов на Центральному аеродромі у Москві



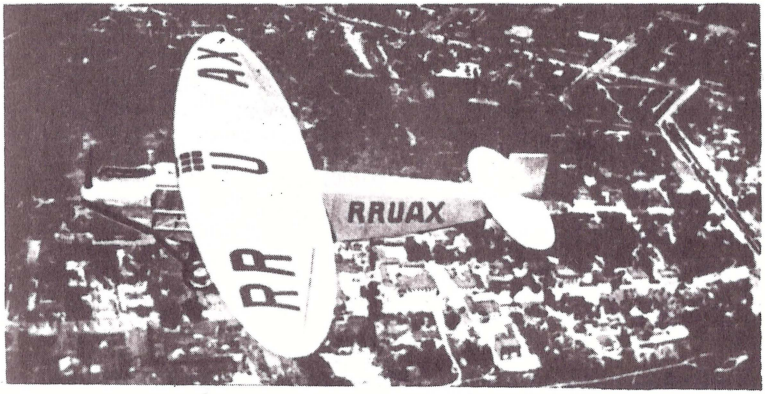
Авіаконструктор К. О. Калінін і льотчиця Катерина Грунауер біля літака К-4. Кадр з кінохроніки. Харків, 1929 рік



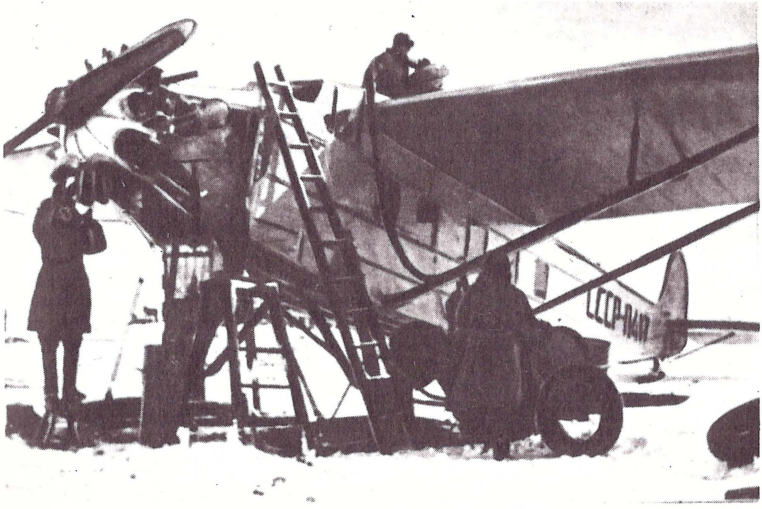
Літак К-2 «Робітник Січнівки»



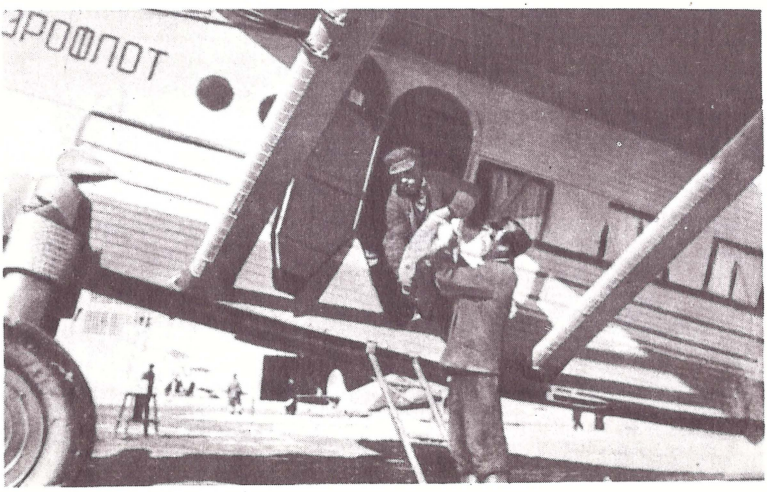
Санітарний літак конструкції К. О. Калініна



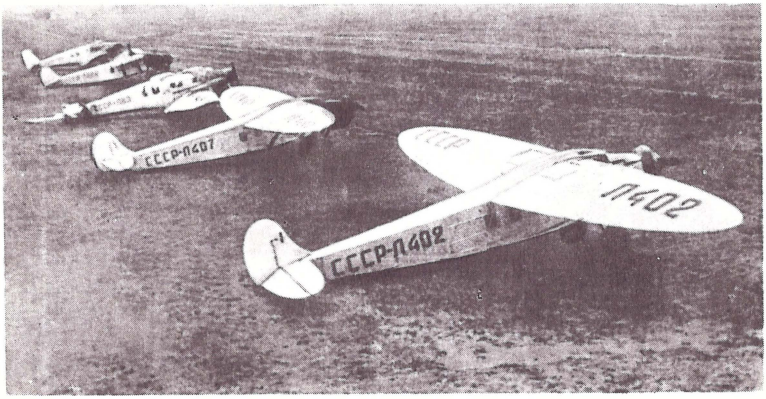
Літак К-4 над Харковом



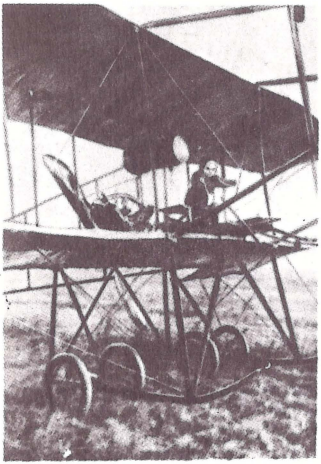
Підготовка літака К-5 до вильоту в рейс



Завантаження пошти на літак К-5. Київський аеропорт, 1937 рік



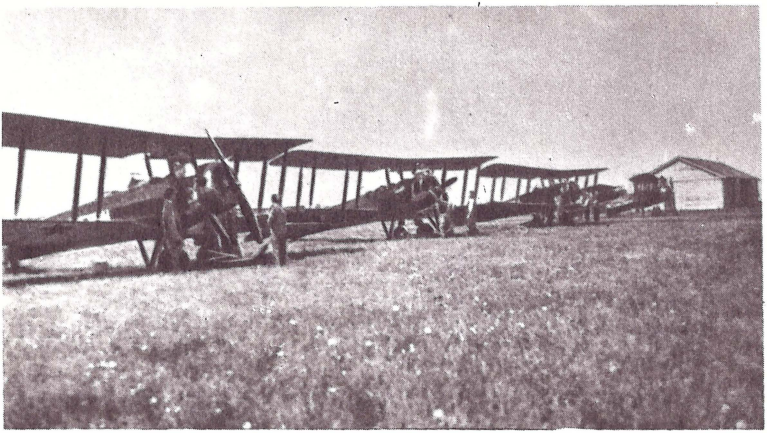
Пасажирські літаки конструкції К. О. Калініна на лінійці Харківського аеропорту



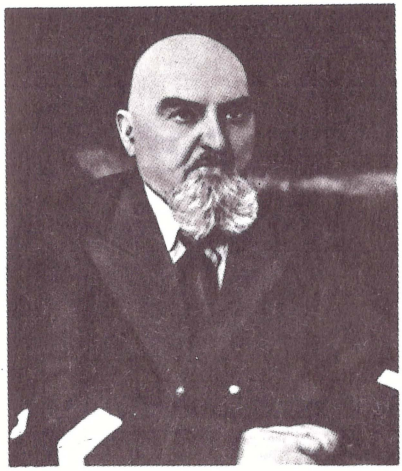
Валя Гризодубова — майбутній Герой Радянського Союзу — на літаку конструкції свого батька С. В. Гризодубова

С. В. Гризодубов біля двигуна своєї конструкції у Центральному будинку авіації і космонавтики імені М. В. Фрунзе

Герой Радянського Союзу
П. Д. Осипенко

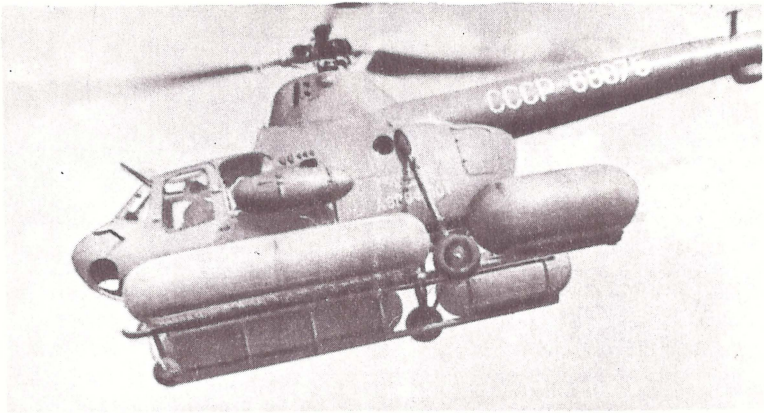


Літаки Харківської школи пілотів Тсоавіахіму

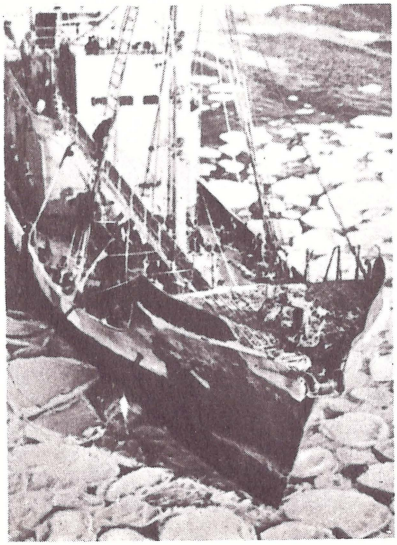


Учасник громадянської війни, один з найстаріших льотчиків Т. К. Кравцов

Вертольотчики А. Ржевський *(ліворуч)* і Л. Постоленко на борту китобази «Радянська Україна»

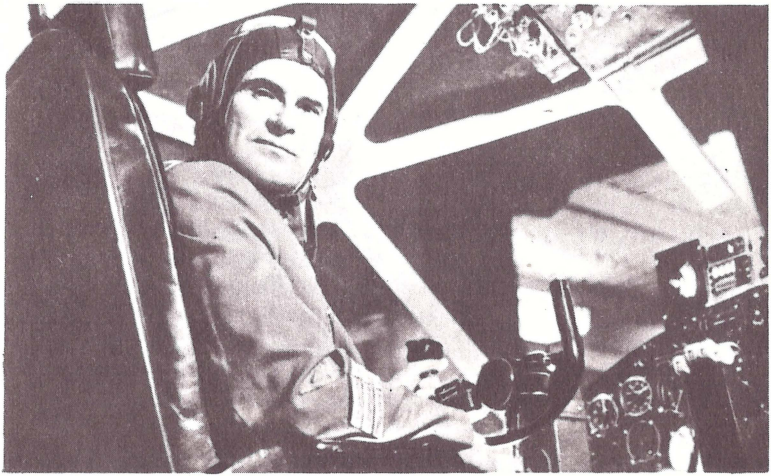


Вертоліт Мі-1 над морем. У кабіні пілот А. Ржевський

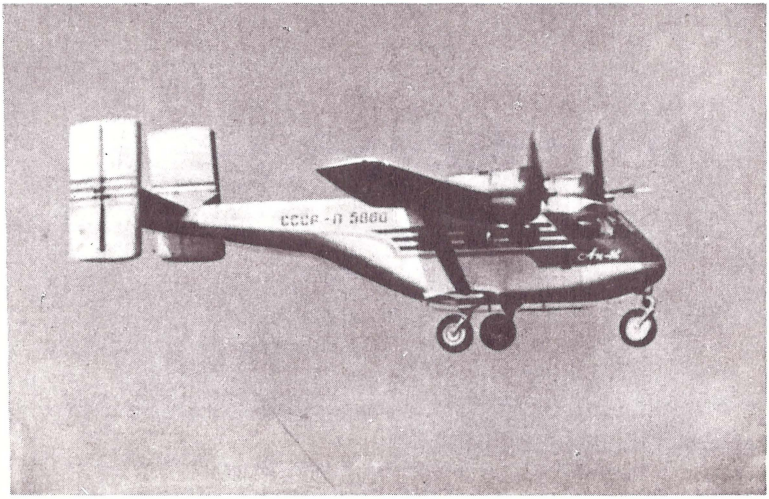


Китобоєць серед криги

Генеральний авіаконструктор О. К. Антонов виступає на прес-конференції перед журналістами



Герой Радянського Союзу льотчик-випробувач Ю. В. Курлін



Літак Ан-14

— Не можу уявити, як Росія житиме без царя,— пихато сказав один офіцер.

На це Гриценко відповів:

— Ми всьому світові доведемо, що прекрасно проживемо без царя, без буржуїв і без поміщиків.

У солдатський комітет були обрані п'ять солдатів із стройової й технічної команд і льотчик з рядових — Й. С. Лапоногов.

Комітет зразу ж увільнив од виконання обов'язків начальника відділу школи капітана Курилова. На цю посаду було призначено капітана Попова, відомого своїми ліберальними поглядами і добрим ставленням до нижніх чинів. Наступного дня комітет на вимогу Одеської Ради робітничих і солдатських депутатів виділив солдатів у гарнізонний караул, який брав участь у визволенні з в'язниці політичних в'язнів і підтримував революційний порядок у місті.

Як заступника голови комітету Лапоногова направили на авіаційний завод Анатра. Разом з робітниками він створив комісію для перегляду військових договорів, бо з'ясувалось, що літаки, які складалися на цьому заводі, були мало придатні для бойової роботи.

Повернувшись у Гатчинську школу, Лапоногов вступив до групи співчуваючих більшовикам. У Жовтневі дні разом з товаришами по Гатчинській школі брав участь у захопленні залізничного вокзалу, телеграфу, караульних приміщень гатчинських палаців.

— Головне завдання,— звернувся до авіаторів представник Петроградського комітету партії,— не допустити просування в бік Петрограда козацьких ешелонів дивізії генерала Краснова.

Розпропагована більшовиками дивізія вивантажилась і стала табором у районі Красного Села і Дудергофських височин. Але сильною ще була військова дисципліна у частинах, і деякі з них вели сутички із загонами озброєних робітників, які вийшли з Петрограда.

Особливо турбувала артилерія, що стояла на далеких позиціях.

28 жовтня 1917 року Лапоногов одержав наказ шкільного солдатського комітету вилетіли в район Дудергофських височин і скинути листівки Військово-революційного комітету над розташуванням козацьких військ. Це був перший політ молодого льотчика в дні революції.

На літаку із двигуном 80 кінських сил він злетів зі шкільного аеродрому. Похмурий осінній день, хмари притискують літак до землі. Довелося знизитись до ста—ста п'ятдесяти метрів. Льотчик бачив, як із наметів вибігали козаки, підбирали листівки, вітально махали руками. Пітерські робітники і матроси вислали до козаків своїх представників і домоглися того, що ті остаточно відмовилися виступати проти революційного Петрограда.

Льотчик Лапоногов брав участь у повітряних боях проти німецьких літаків у районі Пскова і першому повітряному параді на Ходинці 1 Травня 1918 року.

Почалася громадянська війна... У період наступу на східному фронті Колчака було створено 4-ту армію, якою командував Фрунзе. Серед льотчиків 27-го авіаційного загону, відряджених на фронт, був і Лапоногов. Йому доводилося виконувати розвідувальні польоти з метою визначення напрямку руху великих козацьких частин. Про наслідки кожного польоту він особисто доповідав Михайлу Васильовичу Фрунзе.

— Яка це була чудова людина! — згадував у розмові зі мною Йосип Семенович.— Наші бесіди проходили невимушено, часом навіть забувалося, що розмовляли з командуючим армією. Фрунзе був великий полководець, який прекрасно розбирався в обстановці, умів налагодити взаємодію різних родів військ.

Штаб армії розташувався на невеличкій залізничній станції. У вагоні командуючого над розстеленою на столі картою схилилися Фрунзе і Лапоногов. Льотчик тільки-но повернувся з розвідки. В цей час до вагона зайшли

член Військової ради Валеріан Куйбишев і командир 25-ї дивізії Василь Чапаєв. Командарм відрекомендував їм льотчика.

Добре запам'яталася Лапоногову перша зустріч з легендарним комдивом.

— На моїй ділянці фронту справи йдуть добре. Наші бійці б'ють біляків і плакати їм не дають,— весело сказав Чапаєв.

З виходом 25-ї армії на лінію Бугульма — Белебей авіаланку Лапоногова підпорядкували безпосередньо штабу дивізії.

— Товаришу комдив,— звернувся Лапоногов до Чапаєва,— яке завдання льотчикам на найближчі два дні?

— Прошу вас старанно стежити за частинами генерала Каппеля, що відступають. Я дуже шкодую, що ми з вами, товариші льотчики, не зуміли остаточно добити цього генерала.

Свій перший розвідувальний політ Лапоногов здійснив 4 травня 1919 року в район Давлеканова, де виявив каппелівський білогвардійський корпус, який вивантажувався з ешелонів. Використавши ці дані, дивізія Чапаєва ударила у фланг противника, притисла корпус Каппеля до річки і завдала йому великих втрат. Про ці пошарпані частини Каппеля і нагадав Чапаєв льотчикові.

Повернувшись із повітряної розвідки, Лапоногов зустрічався з Чапаєвим у Белебей-Аксакові. Простягнув комдиву донесення, в якому докладно розповів про пересування відступаючих частин каппелівців.

— Ти цей папір передай у штаб дивізії. Вони там усе збирають, можливо, здасться майбутній науці. А мені розкажи, що бачив, покажи на карті.

У Чапаєва була своєрідна манера роздивлятися карту. Любив поміркувати над нею, передбачити хід противника. Він прекрасно орієнтувався на місцевості. Часом здавалося, що комдив народився тут, об'їздив цю землю уздовж

і впоперек, добре знав розташування сіл, річок, залізничних станцій і цупко тримав у пам'яті їх назви.

— Спасибі за добру розвідку. Завтра ми з вами навряд чи побачимось. Буду в 4-й бригаді,— прощається Чапаєв.

— Який наказ передати льотчикам?

— Ви, я бачу, добре орієнтуєтесь у бойовій обстановці. Спостерігайте за відступаючими.

Днів через три льотчики поблизу села Єремєєва на узліссі виявили лінію окопів. На фоні листя і зеленого килима трав чітко проглядалися зверху руді борозни тільки-но викопаної землі, ламана лінія окопів.

Чапаєва Лапоногов застав у штабі дивізії, де був і комісар Дмитро Фурманов. Поділився добутими відомостями.

— Де це? — зацікавився комдив. Вийняв з польової сумки карту, подивився і вигукнув: — Ось воно що! Надумали біляки примусити Чапаєва піти вздовж ріки Деми, щоб потім притиснути його до болота і розбити... Цього не буде! Ми їх постараємось обдурити, обійдемо з півночі Кармашево і примусимо виміряти глибину Демського болота. Подивимось, хто кому пастку підстроїть. Продовжуйте спостереження!

Після одного з повідомлень Лапоногова Чапаєв зауважив:

— Добре допомагають льотчики, я кожний день знаю, що біляки роблять.

В цей час до кімнати зайшов комісар дивізії Дмитро Фурманов і сказав, що в 7-й бригаді розпочинається мітинг. Велась підготовка до вирішального штурму Уфи.

— Йду,— відповів Чапаєв і вийшов.

Більш Лапоногов не бачив Василя Івановича...

Після взяття Уфи частинами Червоної Армії чапаєвців перекинули на Уральський фронт і льотчики тимчасово з ними розлучилися.

На початку серпня 1919 року дивізії знову були додані дві авіаційні ланки. Лапоногов трохи затримався в Самарі, йому доручили прийняти нові літаки. 4 вересня він вилетів у Лбищенськ, де повинен був об'єднати ланки в одну групу і взяти на себе командування нею. Приблизно кілометрів за двадцять від Лбищенська двигун почав працювати з перебоями. Довелося зробити вимушену посадку, заночувати в полі під крилом літака. Прокинувся від ранкового холоду. Небо ледь синіло. Щоб трохи зігрітись, Лапоногов почав ходити довкола літака, залишаючи за собою темну доріжку слідів. Трава скидала блискучу росу. Коли зійшло сонце, літак привернув увагу мешканців ближніх сіл. Першими прибігли хлопчаки.

— Дядю,— захекавшись, запитали льотчика,— ви з Лбищенська?

— Тільки збираюсь там побувати. Та ось мотор зіпсувався, довелось заночувати тут.

— Ваше щастя, що не долетіли,— сказали дорослі, які саме підійшли.— Сьогодні вночі білокозаки розгромили штаб дивізії. Чапая шукають у річці Урал, кажуть, утопився.

Важко було повірити такій скорботній звістці, одначе вона підтвердилася. Згадалась недавня задушевна розмова з Чапаєвим, що не стосувалась військових операцій. Сиділи на веранді будинку і пили холодний кумис. Чапаєв говорив: «Ось закінчиться війна, піду вчитися грамоті. Без неї не можна. Бачиш, Фрунзе як багато знає».

З великим сумом Лапоногов дізнався, що у Лбищенську загинув і командир ланки льотчик Коваленко з 30-го авіазагону, його давній друг, з яким він учився у ремісничому училищі і в Гатчинській авіашколі.

З Михайлом Васильовичем Фрунзе Лапоногову довелось зустрітися ще раз.

У червні 1920 року авіазагін, у якому він служив, передали частинам, що діяли проти басмачів на Туркестанському фронті. Льотчики вилітали бомбити скуп-

чення басмачів. Вони розбігались, але через деякий час знову збирались у банди і нападали на бідних дехкан та наші частини. Фрунзе, який командував тоді Туркфронтом, прибув у цей район, щоб ознайомитися з обстановкою. Лапоногов літав на «Альбатросі». Михайло Васильович підійшов до літака. Сідаючи в задню кабіну спостерігача, сказав:

— Ну, старий знайомий, показуй пустелю!

Вони літали над пісками півтори години.

У тому ж році Лапоногов брав участь у повітряних боях на врангелівському фронті. На старих літаках червоні льотчики хоробро билися з новішими на той час англійськими винищувачами і розвідниками, якими Антанта постачала Врангеля.

Так закінчився славний бойовий шлях Й. С. Лапоногова у громадянській війні. У мирний час партія доручила йому відбудовувати зруйноване народне господарство, налагоджувати повітряні сполучення. Він освоював авіатрасу Москва — Іркутськ, виконуючи перші поштові нічні рейси з Новосибірська та Іркутська в Свердловськ, перевозив пасажирів. Третім льотчиком у Радянському Союзі налітав один мільйон кілометрів, за що в липні 1936 року був нагороджений орденом Червоної Зірки. Йосип Семенович Лапоногов — один з тих, хто будував вітчизняну авіацію з перших днів її зародження, брав участь у Великій Вітчизняній війні, працював пілотом після війни в Українському управлінні цивільної авіації. Зустрічались ми з ним і по роботі, і на засіданнях бюро секції історії авіації і космонавтики Українського відділення Радянського національного об'єднання істориків природознавства і техніки.

Третій Київський авіаційний парк був однією з найстаріших авіаційних частин російської армії. У роки першої світової війни він ремонтував літаки на Південно-Західному фронті. До складу авіапарку входив 11-й корпусний авіазагін, яким командував славетний льотчик П. М. Нестеров. У травні 1916 року внаслідок відступу російських армій авіапарк повернувся на старе місце базування, у Київ, і розташувався у Печерській фортеці «Цитадель» й приміщенні іподрому.

Російське військове командування надавало великого значення безперебійній роботі авіапарку. Особовий склад, не враховуючи чиновників та офіцерів, становив дві тисячі чоловік. Це були здебільшого колишні робітники-металісти московських, петроградських, київських, луганських, тульських та інших заводів — досвідчені умільці, майстри на всі руки.

Солдати-більшовики М. С. Богданов і М. О. Новиков, дізнавшись від знайомих радистів про перемогу Лютневої революції, скликали збори більшовиків, на яких вирішили обрати солдатський комітет і організувати демонстрацію у зв'язку з поваленням царського самодержавства.

5 березня командир авіаполку штабс-капітан Маслов прочитав перед строєм солдатів маніфест Миколи II про зречення від престолу, але ні словом не обмовився про ліквідацію монархічного ладу і встановлення буржуазно-демократичної республіки.

Зі строю вийшли Богданов і Новиков.

— Товариші солдати! — вигукнув Новиков.— Штабс-капітан Маслов приховує від нас правду.— І розповів про створення Тимчасового уряду і про те, що в Петрограді і Москві революційну владу здійснюють Ради робітничих і солдатських депутатів, про наказ № 1, що вводив демократизацію в армії.

Тут же обрали солдатський комітет на чолі з Богдановим. Комісаром став Володимир Михайлович Павлов. До призову в армію він кілька років працював майстром першого розряду на одеському авіазаводі Анатра. В подальшому все життя цієї людини було пов'язане з авіацією. У наш час Павлов працював викладачем Київського інституту цивільної авіації і багато цікавого розповів мені про події тих днів у Києві.

16 березня авіапарк узяв участь у загальноміському святі з приводу повалення самодержавства. На розі вулиць Садової і Олександрівської (нині вулиця Кірова) солдатів зустрів закритий легковий автомобіль. На загальне здивування, з вікна висунулася голова генерал-інспектора авіації великого князя Михайла Романова. Підізвавши до себе Маслова, якого комітет примусив піти на демонстрацію, великий князь запитав:

— Куди ведете солдатів?

Маслов витягнувся, взяв під козирок і голосно відповів:

— Не я їх веду, а вони мене ведуть, ваша високість...

Романов і представник міської Думи, який його супроводжував, намагались умовити солдатів, щоб вони повернулися в казарми. Але їх не слухали. Романов опустив шторку. Автомобіль поїхав далі.

Після Лютневої революції більшовики вже відкрито проводили політичну агітацію в авіапарку. Солдати-майстрові швидко освоїлись у новій обстановці, добре розуміли політику партії і надалі самі проводили роз'яснювальну роботу серед солдатів. Часом виникали гарячі суперечки. Особливо важко піддавались агітації колишні кустарі-ремісники, призвані в армію в останні місяці.

Авіапарківці встановили зв'язок з більшістю розташованих у місті військових частин і з робітничими організаціями, брали участь у демонстраціях, вели боротьбу з контрреволюційними виступами. У червневі дні 1917 року авіапарк у повному складі вийшов на демонстрацію про-

тесту проти підготовки Тимчасовим урядом наступу на фронті.

У другій половині дня 25 жовтня в Києві стало відомо про початок збройного повстання у Петрограді. Радісний, хвилюючий настрій охопив солдатів. У місті було оголошено воєнний стан.

Під керівництвом ревкому трудящі Києва почали готуватися до повстання. Авіапарківці постачали робітників «Арсеналу» зброєю, боєприпасами, продовольством. На допомогу робітникам і солдатам Печерська, які першими піднесли прапор повстання, прийшли інші військові частини, робітники заводу Гретера і Криванека (тепер завод «Більшовик»), залізничники, судноремонтники.

Контрреволюція завдала повстанцям раптового удару, заарештувавши 28 жовтня майже весь склад ревкому. Тоді на екстреному засіданні було обрано новий ревком, до якого ввійшли відомі революціонери О. Горовець, В. Затонський, А. Іванов, авіапарківці М. Богданов, І. Кудрін та інші. На першому засіданні у ніч на 29 жовтня новостворений ревком розробив план збройного повстання. Сигналом для його початку мали бути тривожні гудки «Арсеналу» і поява над Печерськом аероплана 3-го авіапарку.

Піднятися на літаку заступник голови ревкому Новиков доручив льотчику авіапарку унтер-офіцеру Єгорову. 29 жовтня о п'ятій годині вечора з аеродрому на Посту-Волинському піднявся літак з червоним прапором на борту, набрав потрібну висоту і зробив три кола, пролетівши над штабом округу, що містився в той час у Купецькому зібранні (тепер приміщення філармонії), і Печерськом. Політ аероплана було видно в усіх куточках міста.

— Першими почали бої солдати авіапарку,— розповідав Павлов.— Розподілившись на дві частини, ми повели наступ на Миколаївське юнкерське училище. Штаб округу наказав оточити нас добірними частинами Костянтинівського та Олексіївського юнкерських училищ. Наступ

юнкерів почався о другій годині ночі. Гарячі були бої! Ми зустріли ворога дружним вогнем із гвинтівок і кулеметів. Сотні юнкерів полягли на підходах до авіапарку на валах Печерської фортеці.

Відступивши, юнкери закріпилися в Маріїнському парку і наступного дня повели наступ на «Арсенал». Робітникам допомогли авіапарківці, надіславши 250 солдатів з боєприпасами. З юнкерами на «Арсенал» наступали школа прапорщиків, ударний жіночий батальйон і слухачі духовної семінарії. Але підтримане загальним страйком повстання перемогло. 1 листопада 1917 року Центральне київське бюро професійних спілок і Центральна рада фабрично-заводських комітетів у своїй листівці сповістили про перемогу Радянської влади в Києві.

Хто ж пілотував літак у той історичний день?

Олександр Іванович Єгоров народився 1889 року в селі Березнегуватому Херсонської губернії, у сім'ї машиніста заводу парових машин. У 1916 році, після закінчення Качинської авіаційної школи, брав участь у боях на фронтах першої світової війни. Лютневу революцію зустрів у Києві. Після завершення громадянської війни працював на командно-інструкторських посадах у військових авіаційних школах, Військово-Повітряній академії імені М. Є. Жуковського. З 1927 року — у Центральному будинку авіації і космонавтики імені М. В. Фрунзе. В роки Великої Вітчизняної війни Єгоров проводив велику роботу у спеціально створеному навчальному центрі по вивченню ворожої авіаційної техніки. Цей пункт значно сприяв бойовій підготовці льотного і технічного складу частин московської зони протиповітряної оборони. До останніх днів свого життя Олександр Іванович працював консультантом у Центральному будинку авіації і космонавтики в Москві. Прекрасний знавець історії вітчизняної авіації і її палкий пропагандист, він брав активну участь у роботі літературно-історичної секції, на засіданнях якої ми з ним і зустрічалися. Якось він розповів, що у травні 1924 року

йому довелося брати участь у підготовці до відкриття перших на Україні повітряних ліній.

Цьому питанню у Єлисаветграді (тепер Кіровоград) були присвячені загальноміські партійні збори. Окрпартком оголосив суботник по благоустрою аеродрому. Під керівництвом комуністів на роботу вийшли робітники, учні, червоноармійці.

У Кіровоградському обласному архіві я знайшов доповідну записку льотчика Єгорова. Він писав, що в суботнику взяли участь близько 1500 чоловік. За 10 днів виконано таку роботу, на яку звичайно треба було б витратити кілька місяців. 15 травня 1924 року перший літак товариства «Укрповітрошлях» приземлився на цьому аеродромі по шляху з Харкова в Одесу. Це було те, що ми тепер звемо технічним рейсом. А пасажирський рух на цій трасі почався 25 травня 1924 року.

ЧЕРВОНОВІЙСЬКЛЬОТ БЕРБЕКО

Авіацію Румунського фронту в першу світову війну обслуговував 1-й авіапарк, переведений в Одесу з Петрограда наприкінці 1916 року. В його складі були в основному робітники Петрограда, Москви, Череповця — учасники революції 1905 року. В групу більшовиків-підпільників, що діяла до Лютневої революції в 1-му авіапарку, входили також революційно настроєні офіцери Зарубін, Кондратенко та інші.

Після Лютневої революції 1917 року більшість солдатів і технічних спеціалістів оголосили себе прихильниками більшовиків. Цьому сприяла і та обставина, що зразу після лютневих подій в частину повернулися сорок авіаспеціалістів, яких раніше направляли в Москву для удосконалення кваліфікації. Спілкуючись з революційно настроєними робітниками московських заводів, багато з них вступили там у партію більшовиків і, повернувшись в

Одесу, склали ядро більшовицького осередку 1-го авіапарку.

Це була перша в Одеському військовому окрузі більшовицька організація. Головою її був обраний солдат Н. І. Іванов, секретарем — Н. І. Полевиков. Створені у дні Лютневої революції парковий і технічний комітети також перебували під впливом більшовиків Миронова, Пахомова, Богомолова, Саприка, Максименка, Дубецького та інших. 27 квітня 1917 року в частині відбувся мітинг, на якому була прийнята резолюція про недовір'я Тимчасовому урядові.

Протягом всього 1917 року солдати авіапарку допомагали більшовикам Одеси в боротьбі проти контрреволюції. В частині були створені збройні загони, які перебували в постійній бойовій готовності, виїжджали у найближчі населені пункти для наведення революційного порядку.

Революційні солдати брали активну участь у поповненні коштів для видання більшовицької газети «Голос пролетария», зібрали й здали в касу Одеського комітету РСДРП(б) 10 тисяч карбованців. Коли для комітету знадобилося приміщення, Глебов-Дубровін, член партії з 1903 року, із загоном солдатів авіапарку реквізував трактир по вулиці Поліцейській (нині вулиця Рози Люксембург) і передав його в розпорядження більшовицького комітету.

За рішенням міського комітету РСДРП(б) авіапарківці тричі на тиждень доставляли літаками з Петрограда в Одесу примірники «Правды», «Солдатской правды» та інші видання. Агітатори авіапарку на машинах розвозили газети по гарнізонах округу і частинах Румунського фронту.

У переджовтневі дні революційний рух в Одесі набув ще більшого розмаху. В більшовицькій організації авіапарку налічувалось уже 150 членів РСДРП(б). На другий день після перемоги Великої Жовтневої соціалістичної революції, 26 жовтня 1917 року, одеські більшовики звер-

нулися до робітників, селян, солдатів і матросів із закликом передати всю владу Радам. Однак соціалістична революція зустріла в Одесі, як і в інших містах України, запеклий опір буржуазно-націоналістичних сил, які намагались відірвати Україну від Радянської Росії.

Січень 1918 року. Безлюдні вулиці. Вітрини магазинів, що недавно сяяли електричними вогнями, закриті гофрованими залізними шторами. Припорошена снігом бруківка дзвенить під чіткими кроками червоногвардійських загонів. Проїжджають наїжачені штиками вантажні машини, усе чутніше перестук кулеметів, гвинтівок.

Сили революції вели запеклі бої з націоналістичними військами буржуазної Центральної ради. Особливо жорстокими вони були в районі штабу військового округу, Куликового поля, вокзалу, головних залізничних майстерень. Викликавши броньовики, гайдамаки зуміли потіснити червоноармійців, захопити штаб округу. Безприкладну мужність у боях з гайдамаками виявили робітники Пересипі на чолі з П. Старостіним.

Робітники залізничних майстерень відремонтували бронепоїзд «Заамурець» і відкрили з нього вогонь прямою наводкою по гайдамацьких казармах. З боку Новорибної вулиці наступав загін Червоної гвардії під командуванням М. Чижикова. У цей час над Одесою з'явився літак. Із нього на гайдамацькі курені посипалися бомби. Поява аероплана була несподіванкою для гайдамаків. Паніка, що охопила їх, сприяла повному розгрому противника.

Пілотував літак учасник першої світової і громадянської воєн Олександр Тихонович Бербеко.

Передісторія його першого бойового вильоту на захист завоювань Жовтня така. Коли Центральна рада видала наказ про роззброєння революційних військових частин, більшовики 1-го авіапарку зуміли перевезти більшу частину військової техніки в Москву. З майстерень авіапарку Бербеко організував 1-й соціалістичний авіаційний загін Червоної гвардії і став його командиром. За допомо-

гою робітників літакобудівного заводу Анатра він захопив один з літаків, на якому і здійснив кілька бойових вильотів над містом.

...Затамувавши подих слухали ми, молоді друзі авіації початку 20-х років, захоплюючі оповідання Олександра Тихоновича про героїчні битви червоновійськльотів у роки громадянської війни.

Бербеко був кумиром одеської робітничої молоді. Коли він мчав вулицями міста на своєму червоному мотоциклі, на багажнику за його спиною неодмінно сидів, сяючи від задоволення, хтось із хлопців. Наслідуючи традиції відомого одеського авіатора Сергія Уточкіна, Бербеко був завзятим спортсменом: членом першої в країні моторно-велосипедної спілки, яка виникла в Одесі у 1923—1924 роках, брав участь в іподромних гонках, що збирали велику кількість глядачів, в автогонках Одеса — Миколаїв, неодноразово завойовував призові місця.

Ми, звичайно, не знали тоді всіх подробиць яскравої біографії героя-льотчика. Через багато років, прагнучи відновити добре ім'я Бербека у пам'яті людей, я почав збирати матеріали про нього в архівах, листувався і зустрічався з його дружиною Домною Федорівною, незмінною супутницею Олександра Тихоновича на всіх фронтах громадянської війни, з тими, хто знав і пам'ятав його. Багато допоміг мені в цих пошуках близький друг сім'ї Бербека військовий авіатор, нині підполковник запасу В. Ф. Петровський.

«Мій батько був робітником на станції Роздільна,— писав О. Т. Бербеко в автобіографії, яку я відшукав в архіві Міністерства цивільної авіації.— Я закінчив чотирикласне училище в Бендерах, працював кочегаром у маєтках землевласників Альдингера, генерала Єлізарова у Тираспільському повіті, учнем слюсаря на заводі Рустона в Одесі, шофером у гаражі».

Юність Олександра Тихоновича припала на час, коли авіація робила перші кроки. Призваний в армію, Бербеко

потрапив мотористом у авіазагін. Грамотний, кмітливий хлопець домігся призначення в Одеську школу військових льотчиків, яку закінчив у 1916 році. Йому не було ще повних вісімнадцяти років. На фронті юнак відзначався сміливістю у повітряних боях з аеропланами противника. Товариші згадували, з якою мужністю він кидався назустріч німецьким літакам. Одного разу провів нерівний бій з трьома австрійськими літаками і вийшов переможцем.

Повернувшись в Одесу, Бербеко розгорнув бурхливу діяльність по створенню загону червоних льотчиків-винищувачів. Син робітника і сам колишній робітник, прапорщик Бербеко перейшов на бік свого класу. Його обрали членом комітету 2-го авіаційного дивізіону. Він активно включився в політичну й агітаційну роботу.

Літаки кайзерівської Німеччини здійснювали нальоти із захопленої ними румунської території. Назустріч їм піднімався Бербеко, вогнем проганяв за Дністер. В одному з боїв був поранений, але в госпіталь не пішов. Разом з Григорієм Івановичем Котовським виїздив у навколишні села, закликав селян добровільно вступати до Червоної Армії.

Радянська влада в Одесі проіснувала недовго. Австронімецькі війська окупували місто. Разом з робітничими загонами, які обороняли Одесу, у березні 1918 року Бербеко пішов на схід. Невдовзі він знову піднявся в повітря, бомбив окупантів у районі станції Лозова в Донбасі.

Одеса переходила з рук у руки. Кого тут тільки не було! Польські легіонери, Добровольческа армія, французько-англійські війська, грецькі частини, різні бандитські зграї...

На початку 1919 року Червона Армія і робітничі бойові загони вибили білогвардійців та іноземних інтервентів з міста. Французькі війська дислокувались у Румунії, на правому березі Дністра. Їхні літаки-розвідники літали зі швидкістю 160 кілометрів на годину, а винищувачі —

180 кілометрів. Наші ж старі літаки могли пролетіти за годину лише 120 кілометрів. Французькі льотчики господарювали в повітрі. Вони вільно контролювали територію від Сухого лиману до Рибниці. Їх розвідувальні і бойові польоти над Дністром і особливо над Тираспольською бойовою дільницею дуже дошкуляли нашим частинам.

Ясного лютневого дня в повітрі з'явились шість літаків, пілотованих румунськими льотчиками, які летіли бомбити Тирасполь, зайнятий Червоною Армією.

Назустріч їм у повітря піднявся Бербеко і сміливо кинувся в атаку. Вогнем кулемета підбив один ворожий літак, решта ухилилась від бою і зникла. Румунський льотчик сів у розташуванні наших частин і потрапив у полон. Літак його відремонтували, і він увійшов до складу загону винищувачів. Трохи пізніше Бербеко вступив у бій з трьома французькими льотчиками і знову вийшов переможцем.

Щоб паралізувати ворожі дії французько-румунської авіації, командування вирішило створити посилений 1-й одеський винищувальний загін при 5-й стрілецькій дивізії 3-ї Української радянської армії. Загону додали особовий склад і матеріальну частину 1-го авіазагону імені Ради робітничих, червоноармійських і селянських депутатів Одеси. П'ята дивізія була перейменована пізніше у 45-ту легендарну, якою командував Й. Е. Якір. 5 травня 1919 року Бербеко підписав наказ № 1 по загону.

Одного разу в редакцію газети «Правда Украины» надійшов лист від колишнього політкомісара авіазагону П. А. Єфремова, який писав: «Бойові дії створеного у 1919 році на півдні України авіазагону Червоної Армії гідні доброго слова... Можливо, за допомогою редакції газети «Правда Украины» вдасться розшукати тих, хто був у загоні. Може, живий ще і його командир Олександр Тихонович Бербеко. Ця людина гідна пісні».

Цей лист редакція передала мені, і його автор одержав відповідь на сторінках «Правды Украины». Я повинен був

засмутити комісара Єфремова: життя його командира перервалось трагічно ще до війни...

Соратник червоного льотчика Єфремов згадував бойові дні у травні 1919 року. «Наш загін розташувався на Тираспольській бойовій дільниці. Зі штабу 3-ї Української РСЧА одержали паку листівок французькою мовою і наказ розкидати їх у тилу ворога над Кишиневом. Наші льотчики Фоменко і спостерігач Ковальський скинули листівки не тільки над Кишиневом, але і над Бендерами, де теж стояли французькі війська. У повітрі літак Фоменка охороняв винищувач Бербека. Французькі льотчики в повітря не піднімались і бою не приймали. Наступного дня було здійснено новий рейд з пропагандистською літературою на територію, захоплену інтервентами».

Стало відомо, що заклики припинити братовбивчу війну проти російських селян і робітників подіяли. Багато французьких солдатів відмовились іти у бій проти Червоної Армії. Деякі з них переправились через Дністер на наш бік. Спеціальним поїздом їх відправили в Москву. Тоді французьке командування замінило ненадійні частини на узбережжі Дністра сенегальцями і зуавами. Наші льотчики «бомбили» їх листівками арабською мовою. Колоніальні війська теж відмовились воювати проти революційної Росії.

У Центральному державному архіві Радянської Армії зберігається наказ Революційної Військової Ради СРСР від 23 грудня 1923 року, підписаний заступником голови РВР СРСР Е. Склянським, в якому говориться: «Затверджується присудження на підставі наказів РВР 1919 року № 511 та № 2322 ордена Червоного Прапора. 1-го артилерійського авіаційного загону... червоному льотчику Бербеку Олександру...»

Як відомо, орден Червоного Прапора спочатку був затверджений у РРФСР, а після створення СРСР став загальносоюзним. Орден Червоного Прапора № 427 — один з перших — було вручено О. Т. Бербеку ще в 1919 році за

чисельні подвиги на фронтах. Після того як сформований ним 1-й радянський авіаційний винищувальний загін у липні 1919 року було перейменовано у 50-й розвідувальний загін, розпорядженням начавіаукра Бербека призначили в 1-й артилерійський авіаційний загін, підпорядкований 14-й армії.

Восени 1919 року на фронтах громадянської війни склалась важка обстановка. Армія Денікіна наближалася до Москви. На Україні діяли білогвардійці, петлюрівці, махновці. Бербеко не міг вирватись на північ і опинився у ворожому тилу. Але і за таких обставин він не припинив боротьби — організував партизанський авіазагін. У автобіографії льотчика є такий рядок: «Вересень 1919 року. Потрапив у полон до Денікіна, присуджений до розстрілу, утік».

У статті секретаря ВУЦВК А. Буценка, надрукованій в журналі «Воздушный флот» № 3 за 1925 рік, говориться: «Червоний герой, він же герой праці... товариш Бербеко був присуджений денікінським судом до розстрілу. З-під розстрілу він утік, на що є підтвердження».

Ось як це було. Потрапивши у полон, Бербеко відмовився перейти на бік денікінців. Його присудили до розстрілу. Про це стало відомо більшовикам-підпільникам одеських залізничних майстерень, і вони влаштували льотчикові втечу з в'язниці. Добу переховували його на конспіративній квартирі, а потім перевдягли рибалкою і вивезли з міста морем.

І знову Олександр Бербеко на фронті, на найважчих ділянках. У складних погодних умовах літав розшукувати кінноту Мамонтова і Шкуро. Добуті дані передавав у штаб фронту. Не раз вступав у бої з іноземними льотчиками. Разом з кіннотою Будьонного діяв при розгромі білополяків.

Ось що писав про Бербека відомий авіаційний воєначальник І. У. Павлов:

«Були чудові льотчики. Як, наприклад, Бербеко, Маляренко. Особливо добре пам'ятаю Бербека. Відомо, що літаки, якими англійці постачали білих і які потрапляли до нас, були абсолютно непридатні з погляду їх літальних даних. Досить було глибше пустити літак у віраж, як він негайно переходив у штопор і так ішов до землі. В цьому випадку загибель льотчика і літака неминучі. Крім того, часто він загорявся в повітрі. Зі ста льотчиків можна було знайти хіба що одного хороброго, який згодився б літати на цій «домовині». І ось цією єдиною людиною був у нас Бербеко. У повітрофлоті 1-ї Кінної армії він один добре літав на цьому літаку і посилено проводив бойову роботу».

В Одеському обласному архіві збереглося посвідчення, видане штабом Червоного військового повітряного флоту Українського військового округу за підписом начвійськкома повітрофлоту В. Ю. Юнгмейстера 23 грудня 1923 року: «Дано це демобілізованому червоному військовому льотчику Бербеку О. Т., червонопрапорнику, в тому, що, перебуваючи як льотчиком, так і командиром авіазагону від початку організації Червоної гвардії з 1917—1918 років до своєї демобілізації, за час бойових польотів не вчинив жодної поломки літака і, працюючи часом у найважчих умовах війни, безвідмовно і з успіхом виконував надзвичайно небезпечні і важливі завдання за розпорядженням командарма 14-ї...»

Після укладення перемир'я з Польщею Бербеко бере участь у розгромі контрреволюційного заколоту куркульства в Тамбовській, Саратовській, Пензенській і Воронезькій губерніях. Потім підтримує з повітря червоноармійців і частини особливого призначення (ЧОП), які звільняли територію України від банд. На грудях червоновійськльота засяяв другий орден Червоного Прапора № 1672. У наказі Реввійськради СРСР № 736 від 24 листопада 1925 року, підписаному І. Уншліхтом, говорилося:

«Затверджується присудження ордена Червоного Прапора Революційною Військовою Радою 14-ї армії військовому льотчику 1-го артилерійського повітроплавального загону Бербеку Олександру Тихоновичу за відзнаку 26 червня 1920 року при бомбардуванні станції Деражня...»

Різносторонньою кипучою діяльністю було сповнене життя Бербека у мирні дні. Він працює льотчиком — здавачем літаків, випробувачем літаків авіазаводу в Одесі, стає одним з організаторів Товариства авіації і повітроплавання України і Криму, ініціаторів створення ескадрильї імені Ілліча, «повітряним гінцем» — зв'язковим льотчиком Г. І. Петровського, рейсовим пілотом Українського товариства повітряних сполучень і навіть представником окрвиконкому на полях по знешкодженню вибухонебезпечних артилерійських складів і порохових погребів, що залишилися в Одесі з часів першої світової і громадянської воєн...

В історії мирного використання авіації в народному господарстві країни ім'я Бербека записано як ім'я першого льотчика, який виконав на Україні авіаційно-хімічні роботи 29 червня 1925 року на літаку «Горбоконик», побудованому конструктором В. М. Хіоні на одеському заводі, в районі села Савинців Ізюмського округу на Харківщині, де з'явився небезпечний шкідник лісу і полів, так звана італійська сарана. У перший же день Бербеку вдалося запилити більше 500 гектарів.

Досліди показали, що авіаційно-хімічний метод боротьби із шкідниками найбільш ефективний. Наркомзем України визнав його успішним і вирішив у 1926 році обробити з допомогою авіації 20 тисяч гектарів посівів.

29 серпня 1926 року газета «Вісті ВУЦВК» писала: «Український Аерохім пишається своїм льотчиком товаришем Бербеком, який і на мирних фронтах виявив велику мужність, здібність і геройство у боротьбі як з воєнними, так і «мирними» ворогами Радянської влади».

Зараз авіаційно-хімічним методом щорічно лише екіпажами літаків сільськогосподарської авіації на Україні обробляється з повітря 17 мільйонів гектарів колгоспних і радгоспних земель. Тисячі молодих льотчиків пролітають у небі над полями там, де піввіку тому пілотований Олександром Бербеком самотній літак з казковою назвою «Горбоконик» пролітав над верхівками дерев, залишаючи за собою шлейф отрутохімікатів...

Двічі червонопрапорець Олександр Тихонович Бербеко був нагороджений орденом № 1 Трудового Червоного Прапора Української РСР, золотим знаком червоногвардійця, знаком номер один Української Ради Аерохіму, золотим годинником від одеської Червоної гвардії і авіації Одеського військового округу, бойовою зброєю від окрвиконкому. Він був членом ЦВК Молдавської АРСР, почесним членом ЦК незаможних селян. Український уряд присвоїв йому звання Героя Праці.

Червоний сокіл революції, комуніст... Коротке життя Олександра Тихоновича Бербека — яскравий приклад безмежної відданості народній справі, віри у світле майбутнє, в ім'я якого він жив і боровся.

БОЙОВА ЕСКАДРИЛЬЯ ІМЕНІ ІЛЛІЧА

Невагомо падають сніжинки. За кілька кроків звідси — безперервний рух, гул центральної магістралі столиці. Навпроти — величний будинок Московської Ради на вулиці Горького. А тут, у маленькому скверику, поселилася тиша і дерева стоять укриті інеєм.

Неквапливі бабусі приводять гуляти сюди своїх онуків, одягнених у яскраве вбрання,— як снігурі. Онуки тягнуться рученятами до скульптури людини в самому центрі скверу, і бабусі промовляють їм святе слово:

— Ленін!

Є багато портретів і скульптур великого вождя. Та чомусь запам'ятовується саме оця проста скульптура у скверику біля непоказного будинку Центрального партійного архіву Інституту марксизму-ленінізму при ЦК КПРС на Радянській площі в Москві. У глибокій задумі сидить Ілліч, і мисль його немов сягає через віки.

У Центральному партійному архіві ретельно зберігаються численні документи про те, яку виняткову увагу приділяв Ленін розвиткові та бойовому застосуванню авіації. Авіація, як одне з найважливіших досягнень науково-технічної думки наприкінці XIX і на початку XX століть, цікавила Володимира Ілліча задовго до Жовтневої революції. З документів видно, що ще на зорі авіації він виявляв великий інтерес до неї, як до нового виду техніки.

Перебуваючи в еміграції у Франції, у листі до М. І. Ульянової, написаному в січні 1910 року, він повідом-

ляє, що часто їздив у Жювізі — невелике селище, біля якого зливаються річки Орж і Сена,— там на аеродромі випробовувались перші літаки.

Ось що писала Надія Костянтинівна Крупська, згадуючи весну й літо 1911 року, період роботи Володимира Ілліча у партійній школі в Лонжюмо, поблизу Парижа, де він читав лекції з політекономії, наукового комунізму і з аграрного питання: «У вільний час їздили ми з ним, як завжди, на велосипедах, піднімалися на гору і їхали кілометрів за п'ятнадцять — до аеродрому. Розташований углибині, він не такий багатолюдний, як аеродром Жювізі. Ми часто були єдиними глядачами, і Ілліч мав змогу досхочу намилуватися маневрами аеропланів».

Валентин Катаєв так відтворює враження Леніна після одвідання аеродрому Іссі-ле-Муліно:

«Літаюча людина... Це — принципово нова якість людини. Правда, поки що літають лише одиниці і аероплани належать багатим. Та коли пролетаріат експропріює у капіталістів літаючі апарати і стане господарем не тільки землі, а й повітря, тоді — ого-го! Тільки держись, пани капіталісти!»

У книзі «Імперіалізм, як найвища стадія капіталізму» В. І. Ленін не лише аналізує стан авіації і виробництво літаючих апаратів на початку XX століття, але й прогнозує дальший розвиток авіаційної техніки та її застосування. Треба мати геніальну прозорливість, щоб, не будучи спеціалістом у цій мало дослідженій галузі науки й техніки, в ті далекі часи побачити у примітивних спорудах з дощок, дроту й тканини майбутній надійний засіб швидкого пересування в повітрі й використання його з метою оборони і в народному господарстві.

Про один цікавий факт з життя Леніна розповідав старий революціонер В. О. Карпінський. Одразу ж після Лютневої революції Володимиру Іллічу, який перебував тоді у Швейцарії, довелося вирішувати питання про переїзд до звільненої від царизму Росії, куди він прагнув

потрапити якомога швидше. Серед планів, що розроблялися ним, був план дістати літак і перелетіти через фронт. Незважаючи на трудність здійснення цього плану, Ленін розглядав його як ризикований, але не безнадійний.

Про це ж писала Н. К. Крупська у своїх спогадах про Володимира Ілліча. Малося на увазі підкупити швейцарського пілота. Цей план виявився нездійсненним, але виникнення його було не випадкове.

Після перемоги Жовтня вождь партії і керівник молодої Радянської держави В. І. Ленін розгорнув титанічну діяльність у справі організації захисту завоювань пролетаріату. Він особливо піклувався про воїнів Робітничо-Селянської Червоної Армії, часто виступав перед бійцями, що вирушали на фронти громадянської війни. Його пристрасні слова сповнювали серця радянських воїнів духом бадьорості й упевненості в перемозі над запеклими ворогами Країни Рад.

У партійних, державних, військових архівах є багато документів, що свідчать про глибоку любов та повагу радянських воїнів, зокрема авіаторів, до великого вождя. У листах і телеграмах, резолюціях і рішеннях зборів та мітингів воїни-авіатори ділилися з Іллічем думками й прагненнями, запевняли у своїй безмежній відданості справі пролетарської революції.

В гущі червоноармійських мас, в окопах зародилася думка про обрання В. І. Леніна почесним червоноармійцем.

У Центральному партійному архіві при ЦК КПРС зберігається посвідчення такого змісту: «Пред'явник цього Голова Ради Народних Комісарів РРФСР Володимир Ілліч Ленін є дійсно почесний червонофлотець повітроплавальних частин Київського військового округу, що підписами з прикладеною печаткою засвідчується».

У Центральному архіві Радянської Армії зберігається й телеграма Леніну, підписана 31 травня 1922 року видатним радянським авіаційним полководцем, героєм гро-

мадянської війни, начальником Повітрофлоту КВО І. У. Павловим. У ній зазначено, що посвідчення і червоноармійська книжка на ім'я В. І. Леніна надіслані в Москву посильним.

Ось іще один хвилюючий документ, що його можна побачити в Центральному архіві Радянської Армії — «Службова книжка червоноармійця» з короткими відомостями про службу, одержане обмундирування. Звичайний військовий документ. Але заповнений він так, як не заповнювалася жодна з мільйонів червоноармійських книжок:

Прізвище	*Ленін*
Ім'я	*Володимир*
По батькові	*Ілліч*
Частина військ	*Авіаційна ескадра № 2.*

На четвертій сторінці в розділі «Проходження служби від дня зарахування в частини військ» записано: «Загальними зборами частин авіаескадри № 2 обраний почесним червонофлотцем — наказ № 345 § 2. Начальник штабу — червоний військовий льотчик (підпис), військком (підпис)».

Авіаескадра № 2 була у 1921 році сформована в Києві з авіаційних загонів, які з боями пройшли всю громадянську війну.

Зберігся протокол загальних зборів партійного осередку та військовослужбовців авіаескадри № 2 від 2 листопада 1922 року, де записано: «...Слухали доповідь комісара ескадри Руднєва про видужання В. І. Леніна та обрання його почесним червонофлотцем авіаескадри № 2».

Цю пропозицію було зустрінуто одностайним схваленням усіх присутніх на зборах авіаторів. Збори особового складу авіаескадри в кількості 700 чоловік, заслухавши повідомлення про видужання вождя революції, з глибоким ентузіазмом і радістю надіслали на ім'я В. І. Леніна телеграму, яка закінчувалася словами: «Тяжко поранений,

як і наша Республіка, Ви, як і вона, на зло всім ворогам пролетаріату вистояли і зміцніли. Знаючи, що Ви, сповнений сили, упевнено стоїте біля керма революції, ми спокійно будуємо майбутнє, ми переможемо. Водночас загальні збори авіаескадри № 2 обрали Вас почесним червонофлотцем».

Обрання В. І. Леніна почесним червонофлотцем було закріплено спеціальним наказом командира від 4 грудня 1922 року за № 345: «Голову Ради Міністрів тов. Леніна В. І., обраного загальними зборами авіаескадри № 2 почесним червонофлотцем, зарахувати до списків довіреної мені ескадри з 2-го листопада ц. р.».

Коли до колективу авіаескадри надійшла сумна звістка про смерть В. І. Леніна, авіатори порушили питання про присвоєння його імені третій винищувальній ескадрильї, «щоб увічнити пам'ять перебування товариша Леніна почесним червонофлотцем».

Так і не побачив Володимир Ілліч альбому, який надіслали йому в подарунок: на численних знімках були відображені військово-навчальні й трудові будні авіаескадри (альбом було передано в Музей В. І. Леніна). Безпартійні військовослужбовці заявили про своє бажання вступити в ряди ленінської партії, щоб почату Леніним справу довести до кінця.

На ознаменування видатних заслуг перед Батьківщиною багатьом військовим частинам, кораблям, військово-навчальним закладам присвоювалося ім'я великого вождя. Розповімо про першу у військовій авіації республіки повітряну ескадру імені Ілліча Українського військового округу.

...Шелестить ледь пожовкле узорчасте листя платанів на Пушкінській вулиці в Одесі. На свої перші загальноміські збори в будинок № 29 зійшлися члени Товариства авіації та повітроплавання України й Криму — ТАПУК. Їх хвилювало здоров'я Володимира Ілліча. Свою любов до

Леніна майбутні повітроплавці висловили в одностайно схваленій резолюції, яку я розшукав в Одеському обласному архіві.

«Перші загальноміські збори членів ТАПУК Одеси (вересень 1923 року) вітають вождя світового пролетаріату дорогого Ілліча і бажають йому найшвидшого одужання. Трудящі Одеси зараз докладають усіх зусиль до того, щоб створити могутню ескадру Вашого імені, сподіваючись побачити Вас біля штурвала головного літака Всесвітнього Червоного Повітряного Флоту».

Серед присутніх на цих зборах і серед тих, хто складав резолюцію, був лектор Товариства, інструктор планерного спорту Сергій Павлович Корольов, який згодом став всесвітньовідомим конструктором ракетно-космічних систем.

Аж ніяк не випадковими були ці збори. Пригадаймо, йшов 1923 рік. Здійснюючи ленінські вказівки про зміцнення обороноздатності країни, радянський народ прагнув відновити зруйноване громадянською війною та інтервенцією народне господарство. Водночас докладалися титанічні зусилля у справі будівництва Збройних Сил, в тому числі Військово-Повітряного Флоту.

У серпні 1922 року Пленум ЦК РКП(б) схвалив рішення про виділення «військовому відомству 35 мільйонів карбованців золотом на розвиток авіації...». На той час це були величезні кошти. Проте навіть цих грошей не вистачило для фінансування молодого радянського Повітряного Флоту.

Треба було поспішати. Навесні 1923 року міністр іноземних справ Великобританії колишній віце-король Індії лорд Керзон оголосив нам загрозливий ультиматум. Він вимагав, щоб ми вибачилися за свою східну політику, відкликали послів з Кабула й Тегерана, компенсували збитки висланій шпигунці Гардінг, а також дозволили англійським риболовецьким суднам ловити рибу не за 12 миль,

а за три милі від наших берегів. І на підкріплення ультиматуму в Біле море помчали англійські міноносці.

Нахабний ультиматум Керзона викликав величезне обурення радянського народу. Скрізь відбувалися мітинги, демонстрації. Партія звернулася до трудящих із закликом дати свої заощадження у фонд будівництва виробничо-технічної бази авіації. Центральний орган партії газета «Правда» друкувала на своїх сторінках повідомлення про збирання внесків для створення могутнього Військово-Повітряного Флоту. Народ гаряче відгукнувся на заклик партії.

Робітники московського заводу «Динамо» внесли на будову літаків гроші й викликали через «Правду» В. І. Леніна та Н. К. Крупську. На початку вересня фельд'єгер привіз у редакцію пакет. Софія Виноградська, згодом відома письменниця, що працювала тоді помічником М. І. Ульянової в секретаріаті «Правды», розпечатала пакет. У ньому було шість нових червінців. І записка: «За викликом робітників «Динамо» Ленін і Крупська вносять шість червінців на літак». Виклику у відповідь, як тоді звичайно практикувалося, у пакеті не було. Подзвонили в Горки: чи буде виклик у відповідь?

— Ні,— відповіли звідти,— надрукуйте, як написали.

Так у «Правде» і надрукували. Збереглася квитанція редакції «Правды» про одержання від товаришів Леніна та Крупської шести червінців на побудування літака.

Патріотичний рух збору коштів на придбання літаків для ескадрильї імені Ілліча ширився на Україні з кожним днем. Журнал Політичного управління Київського військового округу «Красная рота» писав: «Двотижневик Повітряного Флоту по всій території України й Криму — ударна кампанія у справі зміцнення і відновлення червоних крил. На сподівання наших ворогів, що в наступних боях з нами не буде Леніна, треба відповісти побудовою ескадрильї літаків Ілліча».

Збір коштів серед трудящих України взяли на себе члени щойно створеного добровільного оборонного товариства ТАПУК. Мені випало щастя бути серед тих членів товариства, членів планерних та авіамодельних гуртків, які виходили на вулиці міст, продавали листівки, значки з портретом Леніна і написом: «На ескадрилью імені Ілліча». В Одесі надрукували 100 тисяч карток «Тут живе друг Повітряного Флоту». Ці картки прикріплювалися біля вхідних дверей квартир жителів міста, що вносили гроші на літаки для ескадрильї.

Робітники з небувалим ентузіазмом віддавали частину заробітку, трудящі селяни — частину врожаю, засвідчуючи цим свою безмежну любов до Володимира Ілліча Леніна і непохитну волю зміцнювати Повітряний Флот Країни Рад. І ось ми читаємо в архівних документах, на сторінках журналів «Вестник Воздушного Флота» і «Самолет».

«Українське ТДПФ на зібрані кошти сформувало загін з десяти літаків для ескадрильї «Ілліч» Червоного Повітряного Флоту на Україні. Зібрано 376 290 золотих карбованців...»

«Правління ТАПУК розпочало формування авіаційного загону імені Ілліча на кошти, зібрані трудящими України та Криму. Формування загону пов'язано з великими заготовками, закупками і замовленнями технічно-спеціального та іншого табельного майна для потреб загону...»

«Слухали: розгляд кошторису загону «Ілліч» на 5000 червінців. Ухвалили: визначити розмір асигнування на формування загону «Ілліч» згідно з поданим кошторисом...» (Протокол № 1 засідання президії ТАПУК. Харків, 20 січня 1924 року).

За бажанням трудящих придбаним на їхні кошти літакам були присвоєні назви: «Донецький шахтар», «Червоний вартовий Подолії», «Літак Сумщини», «Червоний киянин», «Незаможник Одещини», «Пролетарій Одещини», «Профспілки Катеринославщини», «Український чекіст». Про літак «Незаможник Одещини» у постанові

президії Одеського губвиконкому говориться так: «Ознаменувати губернський з'їзд комітетів незаможних селян урочистою передачею екскадрильї імені Ілліча бойового літака «Незаможник Одещини», побудованого з ініціативи і на кошти КНС».

Передача літаків військовим льотчикам відбувалася при великому зібранні народу. Це була радісна, захоплююча подія. Льотчикам вручали послання. Ось текст одного з них: «Червоновійськльотчикові Семену Казимировичу Маслюченку. Трудящі Одещини в особі міськвиконкому, міськрадпрофу та Ради ТАПУК передають у ваше відання для поповнення ескадрильї «Ілліч» літак «Пролетарій Одещини», доручають не забувати, що апарат входить до ескадрильї «Ілліч»... Як у службовому, так і в особистому житті ви повинні виправдати те довір'я, яке покладають на вас трудящі Одеси. Берегти доручений літак, пам'ятати, що його побудовано на кошти робітничого населення Одещини».

У листопаді 1923 року по Українському військовому округу було видано наказ про формування авіаційного загону імені Ілліча, створеного виключно на кошти робітників і найбіднішого селянства України.

Командиром загону було призначено червоного військового льотчика Казимира Адольфовича Рудзіта, переведеного з Києва, де він командував розвідувальною ескадрою. Ескадрилью від нього прийняв учасник громадянської і Великої Вітчизняної воєн, льотчик Чапаєва, згодом пілот Цивільного Повітряного Флоту Йосип Семенович Лапоногов.

Рудзіт ще юнаком брав участь у першій світовій війні, за дев'ять місяців повітряних боїв одержав три високі нагороди за мужність, виявлену в боях проти німецьких асів. Один з перших офіцерів-льотчиків, які вступили до Червоного Повітрофлоту, Рудзіт був нагороджений орденом Червоного Прапора за подвиги у громадянській війні. На його плечі лягла важка робота по формуванню ескад-

рильї, навчанню льотчиків. Навесні 1924 року ця робота була завершена.

Переді мною лежить пожовкла від часу газета «Комуніст» — орган ЦК КП(б) України від 18 травня 1924 року. У ній опублікований наказ військам України та Криму. На мене війнуло неповторною атмосферою перших років після закінчення руйнівної громадянської війни, революційним пафосом офіційних документів того часу. У наказі говорилося:

«Сьогодні робітники й селяни Радянської України і разом з ними всі трудящі Радянського Союзу святкують торжество однієї із своїх перемог на фронті будівництва бойової могутності свого Червоного Повітряного Флоту. Вони, як і завжди, відгукнулися на заклик свого Робітничо-Селянського уряду і виявили пролетарську свідомість і солідарність у спільній справі оборони своєї Соціалістичної Вітчизни.

Завдяки їхній праці та завзяттю створено загін літаків імені Ілліча, який сьогодні передається Червоній Армії для поповнення бойових рядів нашого Червоного Повітряного Флоту. Ми знаємо, що це не перший і не останній загін, створений зусиллями й на кошти трудящих мас. Будівництво Червоного Повітряного Флоту тільки-но розгортається.

Гасло Радянського уряду «Пролетарій, на аероплан!» поступово, крок за кроком, реально втілюється у життя. Сьогодні «червоні птахи» загону Ілліча ширятимуть у повітрі й сповнять гордістю серця трудящих мас. Червона Армія, з великою радістю приймаючи цей загін Ілліча, заявляє, що вона твердо й непорушно стоятиме на сторожі незалежності й розвитку своєї Робітничо-Селянської держави і не дозволить ніякому ворогові Радянської влади торкнутися брудними руками суверенних прав, які робітники й селяни Радянського Союзу завойовували протягом шести років великої боротьби».

Наказ підписали командуючий військами України та Криму О. І. Єгоров, який змінив на цьому посту М. В. Фрунзе, і член Реввійськради Українського військового округу В. П. Затонський.

Цього недільного ранку вулицями Харкова, тодішньої столиці України, ішли колони робітників заводів та фабрик, студентської молоді, крокували військові частини. Майоріли червоні прапори, звучала мідь оркестрів. Трудящі міста прямували на аеродром у Сокольниках. Тут в присутності делегатів VIII Всеукраїнської партійної конференції мало відбутися урочисте засідання Ради і правління ТАПУК з нагоди передачі Червоній Армії літаків першого авіаційного бойового загону, побудованих на кошти трудящих республіки.

Ім'я Володимира Ілліча Леніна значилося на всіх літаках, вишикуваних в одну лінію на льотному полі.

Від імені уряду УРСР і Центрального Комітету КП(б)У учасників мітингу вітав старий революціонер уповноважений Наркомату іноземних справ О. Г. Шліхтер. Привіт від робітників та селян Київщини передав П. П. Постишев. Виступали представники комнезамів, профспілок. Шахтарі в цей день прийняли шефство над ескадрильєю. Вручаючи командирові Червоний прапор, робітник-гірник схвильовано говорив:

— Сто тисяч шахтарів пильно стежать за радянським небом. Вони твердо знають, що могутній Повітряний Флот наблизить дні радісного життя робітників та селян. Вони знають, допомога Червоним крилам ще потрібна, і вони дадуть її. Ми віримо, що у ваших руках прапор шахтарів буде переможним, і ви його свято оберігатимете, як ми оберігаємо заповіти Ілліча.

— Ми боротимемося проти ворогів робітничого класу, як навчилися боротися з повітряною стихією,— відповів командир загону Рудзіт.— Цей прапор міцно триматимемо в своїх руках, як міцно віримо в нашу спільну справу робітників та селян.

Командуючий військами України та Криму Єгоров, приймаючи літаки, дав клятву, що цінний подарунок робітників і селян — перша ескадрилья імені Ілліча виконає завдання, покладені на неї пролетаріатом.

Починається прийом літаків у повітрі. Один за одним заводяться чотирьохсотсильні двигуни. У сяючі круги перетворюються лопаті гвинтів, що шалено обертаються; здригаються крила. Червоні військові льотчики любовно оглядають готові до польоту машини. Один з них ласкаво, немов кавалерист свого коня, погладжуючи літак, каже:

— Громадянську війну ми вели не на літаках, а на старих калошах. Перев'яжеш десь, щось підлатаєш — і воюєш. Як ми тоді літали — навіть страшно згадати. А тут одразу десяток нових машин. Є від чого розхвилюватися.

За сигналом командира по порядку номерів здіймаються в небо всі літаки. Вмить повітря наповнюється сталевим передзвоном двигунів. У груповому польоті п'ять машин виконують перестроювання, одночасні повороти. Дві спустилися на землю, щоб прийняти на борт представників робітничих організацій. А тих, хто хоче отримати повітряне «хрещення», багато. І тоді довелося викотити з ангара імені Раднаркому УРСР (до речі, першого в країні залізобетонного сховища літаків) пасажирські машини Українського товариства повітряних сполучень «Укрповітрошлях». Ураз заповнилися чотиримісні кабіни «Комет». За хвилину — в повітрі. Одне коло, друге — і знову на землі...

Після урочистої передачі літаків ескадрилья стала називатися 24-ю розвідувальною ескадрильєю імені Ілліча.

Для крилатих бійців почалося напружене навчання. Майже щодня льотчики здійснювали польоти, тренувалися у повітряній стрільбі, бомбометанні, аерозйомці, коректуванні артилерійського вогню. У серпні 1924 року ескадрилья бере участь в маневрах з метою набуття бойового досвіду, взаємодіє з кіннотою Григорія Котовського,

стрілецькими частинами, кораблями Чорноморського флоту. Лише за літній період ескадрилья налітала 600 годин, літаки подолали відстань 100 тисяч кілометрів. Багато екіпажів одержали подяку за відмінні дії на маневрах.

Ось що говориться про це в наказі Реввійськради СРСР від 5 грудня 1924 року:

«До маневрів Чорноморського флоту цього року вперше залучено сухопутну авіацію — загін імені Ілліча Українського військового округу. Загонові довелося літати на великі відстані в нових, зовсім незвичних для нього умовах. Та незважаючи на це, повністю були виконані всі покладені на загін відповідальні завдання.

Особовий склад виявив неабиякі знання та ініціативу в роботі. За успішне виконання завдань Революційна Військова Рада СРСР висловлює загонові подяку».

Наказ підписав Михайло Васильович Фрунзе.

Голова ЦВК УРСР Григорій Іванович Петровський завжди цікавився життям льотчиків ескадрильї, їхніми успіхами в бойовому навчанні. Мешкаючи недалеко від аеродрому, в Померках, він нерідко на велосипеді приїжджав до авіаторів у гості. Одного разу черговим по ескадрильї був льотчик Жукович. Бачить, через посадочну смугу на велосипеді проїжджає людина:

— Привести сюди старого! — наказав Жукович днювальному.

Коли Григорій Іванович під'їхав, з будинку вибіг командир загону Рудзіт і віддав рапорт Всеукраїнському старості.

— Чи не бажаєте політати на літаку, Григорію Івановичу? — запитав Рудзіт.

— Охоче,— відповів Петровський.

Шлем, окуляри та шкіряне пальто перетворили його на справжнього авіатора.

Злетівши, Рудзіт зробив дві «мертві петлі». Коли літак сів, до нього підбігли льотчики й наперебій стали питати:

— Ну як, Григорію Івановичу, сподобалося?

— Добре,— сказав він,— все добре. От коли в Донбасі гірники мене з вітерцем у шахту спускали, було трохи страшніше.

Між іншим, Рудзіту дуже «нагоріло» за самочинне повітряне «хрещення» Всеукраїнського старости. Це було 5 липня 1924 року. А вже 10 липня Григорія Івановича терміново викликали в Москву головувати на черговій сесії ЦВК СРСР. Для перельоту йому було надано один з пасажирських літаків «Укрповітрошляху». О четвертій ранку Петровський і особи, що його супроводжували, прибули на аеродром, після п'ятої години машина злетіла. Зробивши посадку в Орлі, літак прибув до Москви о 13-й годині 30 хвилин, і Петровський мав можливість почати роботу на сесії того ж дня. Як на теперішній час, то нічого особливого не сталося, але півстоліття тому такий переліт був подією.

Цікаво додати, що в зв'язку з повідомленням у пресі про відліт Г. І. Петровського в газеті «Пролетарій» з'явився лист робітниць, які, очевидно побоюючись за його життя, просили льотчиків «не робити фігурних польотів».

Про повітряне «хрещення» Г. І. Петровського розповів мені колишній льотчик ескадрильї Олександр Михайлович Кравцов, який закінчив Велику Вітчизняну війну заступником командуючого авіакорпусом у званні генерал-майора авіації. У 1923 році, після закінчення Єгор'євського авіаучилища, навчання в Качинській та Московській авіашколах, він був направлений у Харків для поповнення ескадрильї імені Ілліча.

— Ніхто до нас не літав на цих літаках,— згадував Олександр Михайлович.— Та ми їх швидко освоїли. Добре літали на цих машинах. Дуже багато зробили командир Рудзіт і його помічник Іван Іванович Нусберг, який після загибелі Рудзіта став командиром ескадрильї.

А сталося це на других Всесоюзних планерних змаганнях у Коктебелі, в Криму. У повітрі зламалися крила

планера, на якому летів Рудзіт, і він упав на землю. Кравцов, який літав на планері Київського політехнічного інституту КПІР, спостерігав цю трагічну картину, і вона справила на нього тяжке враження. Рудзіта ховали в Харкові. Кравцов на своїй машині бриючим польотом пролетів над траурною процесією і скинув на труну улюбленого командира квіти, використавши для цього бомбодержателі.

Уміння добре керувати літаком на бриючому польоті дуже скоро знадобилося Кравцову в Китаї.

Нагадаю одну маловідому сторінку з історії безкорисливої допомоги радянського народу китайській революції. Навесні 1925 року велика група радянських військових спеціалістів поїхала в Китай, де розгорнувся революційний рух. Там вони викладали у військово-офіцерській школі Вампу, створеній за проханням Сун Ят-сена на кошти і з допомогою Радянського Союзу, працювали радниками у дивізіях революційних китайських військ. Легендарною 24-ю дивізією командував комуніст Є Тін, один з керівників Наньчанського повстання 1 серпня 1927 року. Ця дата відзначається як день народження Народно-визвольної армії Китаю.

У Китай послали й радянських льотчиків, зокрема командира однієї з ескадрилей загону імені Ілліча Лиховицького та деяких іллічівців.

«Коли Є Тін почав штурмувати місто Учан у жовтні 1926 року,— згадував О. М. Кравцов,— я з льотчиком-спостерігачем Федором Рутковським бомбив противника на бриючому польоті, полегшивши цим дії бійців тіновського полку, який за виявлений героїзм був перейменований у 24-ту окрему дивізію».

За традицією літаки ескадрильї імені Ілліча прилітали з агітаційною метою до своїх «земляків» — у ті міста до трудящих, на кошти яких вони були придбані.

Прибуття з Харкова літаків ескадрильї імені Ілліча в Катеринославі (тепер Дніпропетровськ) чекали 5 червня

1924 року ополудні. Та несподівано для городян уже о 8-й годині 45 хвилин почулося над містом гудіння мотора. Це був військовий літак «Профспілки Катеринославщини», придбаний на гроші катеринославських робітників. Два інших літаки полетіли в окружні міста губернії.

Газета «Звезда» 25 травня так сповіщала своїх читачів про майбутнє торжество: «5 червня відбудеться урочиста передача військовому відомству літаків, побудованих на кошти трудящих Катеринославщини. Мають прибути три літаки. Програма — безплатні польоти, лотерея-алегрі, кіоски з літературою Повітрофлоту, запис нових членів у Товариство авіації та повітроплавання, гуляння у парках. Буде завершено благоустрій аеродрому».

Хвилин з п'ятнадцять літак кружляв над робітничими районами, потім плавно приземлився на спеціально влаштованому аеродромі в кінці вулиці Лібкнехта. На літаку, що його пілотував льотчик Батурін, прибув помічник начальника штабу Військово-Повітряного Флоту УВО Вольников. Відстань від Харкова до Катеринослава літак подолав за 1 годину 28 хвилин.

На мітинг біля літака зібрався робітничий Катеринослав. Прийшли колонами робітники великих заводів, залізничники, військові частини. Майоріли червоні прапори, красувалися портрети В. І. Леніна, транспаранти з гаслами: «Якщо хочеш миру — будуй свій могутній Повітряний Флот!», «Невпинно зміцнюйте Повітряний Флот!», «Хай живе Радянська влада!» Посередині величезного чотирикутника стояв літак з червоними зірками на крилах і написами на бортах: «Ілліч», «Профспілки Катеринославщини». З палкою промовою на мітингу виступила стара більшовичка О. В. Пилацька.

— Наш Повітряний Флот,— сказала вона,— міцніший за будь-який буржуазний. Міцніший не кількістю і якістю апаратів, а духом, величними ідеями Ілліча, які цей Флот рознесе по всьому світу.

Після мітингу літак «Профспілки Катеринославщини» з першими пасажирами піднявся у повітря і літав над містом та сусідніми селами. Він пробув у Катеринославі три дні. За цей час здійснив сім польотів з пасажирами — активістами Товариства авіації та повітроплавання України й Криму, робітниками заводів імені Леніна, імені Петровського, паровозних майстерень. З літаків розкидали листівки. Серед них була листівка «До всіх трудящих Катеринославщини» і в ній такі рядки:

«Наша міць усе зростає і зростає, і ми не повинні послаблювати своєї роботи, поки не створимо Повітряного Флоту, гідного першої у світі Соціалістичної Республіки. Служба нашого Повітряного Флоту буде багатогранною: у мирний час — для налагодження кращого зв'язку, допомоги сільському населенню в боротьбі з шкідниками, пожежами; у воєнний час — для захисту завоювань Жовтня».

Збір коштів серед трудящих України на поповнення загону проходив з небувалим піднесенням.

Газети рясніли повідомленнями.

«Робітники й службовці Одеського відділення Держмолоко заслухали доповідь т. Шляпникова про значення червоної авіації і ухвалили відрахувати у фонд Червоного Повітряного Флоту заробіток за півдня».

Олександр Васильович був командиром Одеського гідроавіаційного загону, де в свій час Сергій Павлович Корольов уперше познайомився з авіаційною справою. Згодом Шляпников організував і очолив першу в країні пасажирську повітряну лінію на гідролітаках Одеса—Батумі. Мені довелося пасажиром здійснити рейс цією трасою.

У Кіровоградському обласному архіві зберігаються документи про те, що робітники борошномельних підприємств Єлисаветграда (Кіровограда) обрали Володимира Ілліча почесним вальцювальником, по черзі працювали за нього, а заробітну плату, належну йому, передавали на

будівництво Повітряного Флоту. В кожному номері окружної газети «Червоний шлях» друкувалися заклики вносити гроші на авіацію. В одній із заміток під заголовком «Побудуємо міцні червоні крила!» говорилося: «Скрізь проходить збір, скрізь вишукуються гроші на будівництво червоних крил. Цими днями ініціативна група організувала товариство по створенню флоту. Вона ставить собі за мету побудувати хоча б один аероплан імені Леніна...»

«До першої траурної річниці смерті В. І. Леніна залізничники Катеринославського вузла Ленінської залізниці випустять першого повітряного «ленінця».

«Президія правління ТАПУК у відповідь на клопотання авіачастин Харківського гарнізону порушила питання про придбання літаків для другого загону ескадрильї імені Ілліча».

«У другий загін «Ілліч» на одержані два літаки дати найменування «Одеська міськрада» і «Робсількор Одещини». (Протокол № 5 від 7 березня 1925 року засідання правління Одеського губвідділу ТАПУК).

Як збиралися гроші на літак «Робсількор Одещини»? В редакцію газети «Известия» Одеського губкому КП(б)У, губвиконкому та губрадпрофу приходили робітники, службовці із заявами: «Вношу свої трудові заощадження на будування літака». Цю справу взяли у свої руки робкори. До складу бюро робкорів-ентузіастів у 1924—1925 роках входив старий робітник, турбінний машиніст електростанції імені Паризької комуни міста Одеси П. Я. Бондаренко. Робкори організовували вистави, концерти. Випущені абонементи в театри розповсюджувалися у великій кількості, гроші надходили у фонд будування літака.

Для успішного проведення агітаційної кампанії Одеський губвідділ ТАПУК у вересні 1924 року організував екскурсію на аеродром. Серед робкорів та стінкорів Одеси (а їх налічувалося понад сто) був і я — тоді юнкор

комсомольської газети «Молода гвардія». На аеродромі ми оглядали літаки, щасливчиків катали на літаках «Горбоконик» пілоти Бербеко й Ромашкін. Літаки конструкції В. М. Хіоні випускали тут же, в Одесі, на літакобудівному заводі № 7.

Навесні 1925 року відбулася передача військовому відомству нових літаків для ескадрильї імені Ілліча: «Луганський пролетарій», «Імені Артема», «Одеська міськрада», «Робсількор Одещини», «Робітник Катеринослава», «Більшовик Полтавщини», «Трудівник Волині», «Черніговець», «Червоний Уманець».

Перший льотчик «Червоного Уманця», нині полковник у відставці Вячеслав Арсенович Тимофєєв, автор книжки «Товариші льотчики», розповідав мені:

— Я літав на «Червоному Уманці» у 1925—1926 роках. Пізніше, уже в 1931 році, після закінчення академії імені М. Є. Жуковського приїхав на стажування, знову потрапив на свій старий літак.

— Яким чином відбувся ваш перший переліт в Умань? — запитав я.

— В ескадрилью надійшов лист. Трудящі Уманщини писали: «Якщо літак наш обкатаний, його треба доставити в місто Умань для урочистої передачі нашій ескадрильї». Найближчої неділі летимо в Умань. Повітря таке прозоре й чисте, що за 40 кілометрів бачимо залите сонцем місто. А ось і площадка з великим викладеним з полотнищ «Т». Це поле сільськогосподарського технікуму, де вирішено провести наше свято. Як тільки літак приземлився, до нього одразу кинулися люди. Почався мітинг. Один з юнаків, що був тут, став згодом добрим льотчиком. А хто підрахує, скільки закоханих в авіацію поповнили ряди льотчиків радянського Повітрофлоту з тієї молоді, що вперше побачила близько літак саме на таких зустрічах?

Хочеться хоча б коротко розповісти про чудове життя більшовика з дореволюційним партійним стажем Вячесла-

ва Арсеновича Тимофєєва, одного з будівників Червоного Повітряного Флоту.

Шістнадцятирічний слюсар Самарського військового заводу в роки першої світової війни, перші партійні доручення, зустрічі з М. І. Калініним у Петрограді. Жовтневу революцію Тимофєєв зустрів у в'язниці. Революція визволила його. Брав участь в штурмі Кремля, воював проти банд отамана Дутова. В. В. Куйбишев послав його розвідником у тил білих, Тимофєєв доставив цінні відомості начдиву Г. Д. Гаю, командарму М. М. Тухачевському. Після громадянської війни колишнього слюсаря послали на зміцнення Червоного Повітряного Флоту. Так Тимофєєв став комісаром Вищої авіаційної школи. Тут він навчився літати, служив рядовим льотчиком в ескадрильї імені Ілліча, був начальником штабу, комісаром Одеської школи пілотів. Після закінчення Військової Повітряної академії імені М. Є. Жуковського командував ескадрильєю важких бомбардувальників, у 1936 році був удостоєний найвищої нагороди — ордена Леніна. Велику Вітчизняну війну закінчив у Берліні. Дивізія грізних Іл-2, якою він командував, пройшла славний бойовий шлях, була удостоєна орденів і почесних найменувань.

Двері у квартиру Тимофєєва мені відчинила висока, уже немолода жінка, на скромній кофтині в якої сяяла Золота Зірка Героя Радянського Союзу. То була дружина Вячеслава Арсеновича Анна Олександрівна Тимофєєва (Єгорова). Шлях її в авіацію характерний для багатьох моїх ровесників: слюсар Метробуду, учльот Московського аероклубу, з самого початку війни пішла добровольцем на фронт. Літала зв'язковою на У-2 (По-2), була нагороджена орденом Червоного Прапора. Перевчилася і літала далі на штурмовику Іл-2, громила гітлерівців на Голубій лінії, топила їхні баржі в Чорному та Азовському морях. Ще один орден Червоного Прапора. Тяжкі бої в Польші. Її літак підбили, льотчицю вважали загиблою, посмертно представили на звання Героя Радянського Союзу.

Та Аня не загинула. Напівмертву її захопили в полон. І коли в січні 1945 року радянські танкісти визволили в'язнів Кюстринського табору, вона знову повернулася у рідний полк.

На стіні — портрет молодого офіцера в льотній формі. Хто це?

— Наш син Петро, льотчик-інженер.

Справді крилата сім'я!

Багато років я наполегливо розшукував колишніх льотчиків, командирів і механіків ескадрильї імені Ілліча. Лишилося їх зовсім мало. Прошуміли над головами грозові десятиліття...

Ось коротке повідомлення в журналі «Воздушный Флот» № 5 за 1924 рік: «30 травня ц. р. о 6-й годині 30 хвилин ранку червоний військовий льотчик К. А. Рудзіт з начвійськкомом Військово-Повітряних Сил УВО червоним військовим повітроплавцем І. К. Кириловим на літаку ДН-9а встановили для даного літака в УРСР рекорд висоти, досягши 6200 метрів без вдихання кисню. Висота 6200 метрів була досягнута за 40 хвилин».

Полковника у відставці Кирилова я застав у його квартирі недалеко від висотного будинку на Смоленській площі в Москві. Із захопленням показував він мені унікальні документи, старі фотографії. Дивишся на них — і яскравіше уявляєш події далекого минулого.

Іван Кирилович народився у Псковській губернії. Коли йому виповнилося три роки, помер батько. Недовго прожила й мати. Залишившись один, Іван кілька років бідував у селі, а потім поїхав у Пітер шукати щастя. Два роки поневірявся сільський юнак по нічліжках, простоював біля фабричних воріт. У 1913 році його призвали на військову службу. Потрапив у 3-тю повітроплавальну роту в Свеаборзькій фортеці, закінчив курси мотористів, потім повітроплавальну школу.

Революційна діяльність Кирилова почалася в лютому 1917 року. Його обирають головою солдатського комітету

роти, потім членом Гельсінгфорської Ради робітничих, солдатських і матроських депутатів. У Жовтневі дні він брав участь в установленні Радянської влади, був делегатом чотирьох з'їздів Повітряного Флоту республіки, членом Всеросійської ради Повітряного Флоту, брав участь у бойових діях на Східному та інших фронтах.

На початку 1919-го Кирилов був призначений заступником політичного комісара при Управлінні авіації та повітроплавання Південного фронту, після завершення громадянської війни працював заступником начальника Повітряного Флоту Українського військового округу. Брав активну участь в роботі Товариства авіації та повітроплавання України й Криму і в товаристві «Укрповітрошлях», був секретарем і заступником голови правління ТАПУК, завідував агітпропвідділом, редагував і писав статті й брошури, які пропагували авіацію, виступав перед трудящими, проводив «ударні тижні Повітрофлоту», брав участь в організації Всесоюзних планерних змагань у Криму як голова української групи планеристів, приймав в Одесі літаки, збудовані на кошти робітників для ескадрильї імені Ілліча.

У 1926 році Кирилов працює заступником начальника повітряних ліній та начальником відділу аерофотозйомки «Укрповітрошляху». Літав у Персію (Іран) для переговорів про відкриття першої міжнародної повітряної лінії Харків — Баку — Пехлеві — Тегеран, по якій розпочався рух у 1928 році, а наступного року був керівником розвідувальних робіт і будівництва магістральної повітряної лінії Москва—Іркутськ, уперше обладнаної для нічних польотів. Був начальником тресту «Аерофотозйомка», працював у Головавіапромі, брав участь у Великій Вітчизняній війні.

Заслуги І. К. Кирилова у створенні й розвитку радянської авіації відзначені орденом Леніна, двома орденами Червоного Прапора, орденом Вітчизняної війни, грамота-

ми. Його було обрано почесним червонофлотцем 5-го морповітрозагону та 7-го артилерійського повітроплавального загону в Одесі. У зв'язку із сорокаріччям визволення Криму від білогвардійської контрреволюції та іноземної інтервенції Кримський обком КП України й виконком обласної Ради депутатів трудящих нагородили І. К. Кирилова Почесною грамотою.

— Загін імені Ілліча,— розповідав мені колишній механік ескадрильї генерал-лейтенант інженерно-технічної служби у відставці Яків Львович Бібіков,— перший у військовій авіації країни переозброювався новою технікою. Замість літаків, що залишилися після громадянської війни, з'явилися радянські Р-1. Багато працювали над бойовою підготовкою льотчиків. Взаємодіяли з кінними корпусами Котовського та Червоного козацтва.

Цікаві спогади Вячеслава Тимофєєва про те, як він познайомився із своїм командиром ланки Полозенком у Києві, де тоді отаборилася 24-та ескадрилья імені Ілліча. Полозенко стояв, схрестивши на грудях оголені до ліктів богатирські руки, в зубах димилася люлька із загнутим донизу мундштуком. На вимитій дощами й висушеній сонцем та вітрами гімнастерці красувався бойовий орден Червоного Прапора.

— Я відрапортував, як того вимагав ритуал військового статуту, і чекав відповіді. Але командир ланки, не поворухнувшись, задумливо дивився кудись повз мене. Я кашлянув і знову завмер. Нарешті Полозенко глянув на мої нові бриджі, очі зупинилися на жовтих з крагами начищених черевиках. Зневажлива гримаса застигла на його обличчі.

— Такого франта ще не бачив,— пробасив він з явним невдоволенням.

Але дізнавшись, що Тимофєєв був слюсарем, брав участь у громадянській війні, працював комісаром у повітроплавальних частинах, Полозенко змінив своє ставлення до нього.

...Двері в квартирі на Чистих Прудах у Москві мені відчинив кремезний, бадьорий іще чоловік.

— Петро Тимофійович?

— Так, це я. Проходьте...

Пригадалося написане про цю людину Ларисою Рейснер. Двадцятирічною письменницею прийшла вона до матросів Волзької флотилії у 1918 році і стала прообразом комісара в «Оптимістичній трагедії» Вс. Вишневського. «Полозенко — це величезного зросту матрос, кремезний, повільний, з темним обличчям і темним волоссям. ...За столом мимоволі помічаються його великі мозолисті руки. Від ліктя до зап'ясть на його засмаглій руці синіє випалений японською голкою витончений і грізний дракон. Полозенко — льотчик, і коли він піднімається на своїй розбитій, пошарпаній машині, на якій біліють цяточки від шрапнелі, рукава його засукані, і, обвітрений бурею, облитий сонцем, наснажений безумством хоробрих, він бачить на руці вперте маленьке азіатське страховисько, віджиле, з роззявленою пащею і занесеним, як кинджал, гостряком хвоста.

Тоді Полозенко сміється, вітер зриває з його губів цей сміх, і далеко внизу вибухає кинутий ним чавун...»

— Я народився у 1891 році в селі Колодязне Куп'янського повіту на Харківщині,— не кваплячись розповідав мені Петро Тимофійович історію свого багатого на події життя.

Батрак, шахтар у Донбасі. В 1912 році Полозенко був призваний до армії, на Чорноморський флот, в гідроавіацію, що тільки-но народжувалась, служив мотористом. Одного разу, це було влітку 1916 року, надійшов наказ вилетіти в розвідку, а пани офіцери саме гуляли в Трапезунді. Черговий по загону льотчик прапорщик Негиревич намагався злетіти, але гідроплан не відірвався від води. Полозенко вирішив злетіти сам. Він багато разів піднімався у повітря з Негиревичем, добре знав, що треба робити під час зльоту й підйому. Злетіти злетів, а як сісти?

Гідроплан не слухається самодіяльного льотчика. Нарешті все ж приводнився. Так Полозенко став льотчиком. У 1918 році вступив у повітряний дивізіон Волзької флотилії, сам склав старенький гідроплан М-9. Цілий 1919 рік літав на розвідку, бомбардував кораблі й кінноту противника. Був командиром ланки в ескадрильї імені Ілліча. Демобілізувавшись, Петро Тимофійович працював льотчиком Цивільного Повітряного Флоту, одним з перших прокладав повітряну трасу Москва — Іркутськ.

З нагоди п'ятдесятиріччя передачі Військово-Повітряному Флоту ескадрильї імені Ілліча в газетах «Вечірній Київ» та «Вечірній Харків» було опубліковано звернення до ветеранів авіації, до тих, хто з гордістю міг сказати: «Я служив у ескадрильї імені Ілліча». У Києві на це звернення відгукнулися колишній льотчик А. Й. Бондаренко, колишній лікар ескадрильї А. Л. Рогуля та інші.

У Харкові вирішили провести зустріч молодих цивільних авіаторів з ветеранами льотної справи в квартирі-музеї С. В. Гризодубова, тепер музеї Харківського авіаційного інституту. На зустріч прийшли колишній інженер ескадрильї В. А. Тарналицький, льотчик П. П. Лабур, колишній електрик Й. П. Кушнір.

Володимира Адамовича Тарналицького, Йосипа Петровича Кушніра запросили до себе в гості курсанти Харківського вищого військового авіаційного училища льотчиків імені двічі Героя Радянського Союзу С. І. Грицевця. Це одне з найстаріших училищ у країні. Серед його випускників — тричі Герой Радянського Союзу І. М. Кожедуб, вісім двічі Героїв, 218 Героїв Радянського Союзу... Тисячі вихованців училища воювали на Халхін-Голі, біля озера Хасан, проти фінів, на всіх фронтах Великої Вітчизняної війни. У списках вихованців училища — льотчики-космонавти О. А. Леонов, А. В. Філіпченко, Г. К. Добровольський, В. Г. Лазарєв...

Алеєю Героїв ми пройшли в музей бойової слави училища, де майбутні військові льотчики приймають почес-

них гостей. З незвичайною увагою слухали вони розповідь про те, як тут, у Харкові, п'ятдесят років тому трудящі передавали Червоній Армії ескадрилью, що носила ім'я Володимира Ілліча Леніна.

І запитання... запитання...

Курсант Іванов: Володимире Адамовичу, скажіть, будь ласка, яким було ваше льотне довголіття?

В. А. Тарналицький: Я почав службу авіамеханіком у 1915 році, або, як раніше називали, майстровим старшого розряду. Обслуговував не тільки літаки іноземних марок, а й чотиримоторні «Іллі Муромці». Після Жовтня став льотнабом, брав участь в громадянській війні, в партію більшовиків вступив у 1920 році. В ескадрильї імені Ілліча служив на посаді інженера, а коли звільнився у запас, працював у Цивільному Повітряному Флоті начальником аеропортів, повітряних ліній.

Курсант Фоменко: Яка техніка використовувалась в ескадрильї імені Ілліча?

Й. П. Кушнір: Своєї авіапромисловості у нас ще не було. На зібрані кошти ми змушені були купувати закордонні літаки. Потім уже з'явилися наші машини Р-1, Р-5. Намагалися тоді налагодити зв'язок пілота із землею по радіо. Поставили на літак альтернатор, крильчатку... Льотчик відбивав телеграфним ключем знаки азбуки Морзе, передавав на землю відомості, одержані в розвідці.

Курсант Яковлєв: Чи є тепер льотні частини, які носять ім'я Володимира Ілліча Леніна?

В. М. Сядро, офіцер, політпрацівник училища: Так, у Військово-Повітряних Силах є полк імені Леніна...

Захоплююча історія цього полку. Вона бере свій початок у 1921 році, коли з окремих розвідувальних загонів, які прославилися в боях з білогвардійцями та іноземними окупантами, була сформована Перша розвідувальна ескадрилья.

Відзначаючи видатні заслуги її особового складу перед Радянською державою, мужність і героїзм, проявлені

в боротьбі з ворогами, Реввійськрада республіки наказом № 367 від 9 березня 1924 року присвоїла їй найменування Першої розвідувальної авіаескадрильї імені Леніна. Цього ж року ескадрилья взяла участь у повітряному параді, пролетіла над Красною площею.

Партія і народ постійно піклувалися про будівництво Повітряного Флоту. Почався збір коштів на придбання літаків у Російській Федерації. У наказі № 83 по гарнізону міста Москви та військах МВО від 30 травня 1924 року, підписаному К. Є. Ворошиловим, йшлося про те, що 1 червня трудящі СРСР передають Повітряним Силам 19 літаків Р-1, побудованих на заощадження трудящих. Урочисту зустріч було наказано ознаменувати повітряним парадом у присутності делегатів XIII з'їзду РКП(б) та громадських організацій міста Москви.

1 червня 1924 року на Центральному аеродромі на масовому мітингу з участю десятків тисяч трудящих і представників військових частин від Товариства друзів Повітряного Флоту (ТДПФ) було передано ескадрилью «Ленін» з'їздові партії. М. І. Калінін від імені з'їзду висловив подяку робітникам і селянам, які будують Червоний Повітряний Флот, і закликав їх невпинно зміцнювати повітряні сили Країни Рад. Від друзів Повітряного Флоту Південного Сходу Росії на мітингу виступив А. І. Мікоян, який працював тоді секретарем Південно-Східного бюро ЦК РКП(б).

На кожному з дев'ятнадцяти літаків був напис, що вказував, на чиї кошти побудована бойова машина: «Сибирский рабочий», «Красный сормович», «Донской рабочий», «Самарец — Ильичу», «Красный Воронеж — Ильичу» тощо.

На урочистому засіданні XIII з'їзду РКП(б) разом з Радою та активом ТДПФ і представниками трудящих Москви була схвалена резолюція, яку зачитав К. Є. Ворошилов. У ній ішлося про те, що з'їзд з особливим задоволенням відзначає створення членами ТДПФ повітряної

ескадрильї імені Леніна і висловлює упевненість, що ця ескадрилья з честю носитиме ім'я великого вождя і вчителя робітничого класу — Володимира Ілліча Леніна.

Натхнені наказом партії, авіатори ескадрильї поклялися, що не пошкодують сил і самого життя для досягнення великої мети, якій так пристрасно й самовіддано служив Ілліч.

У 1925 році ескадрилья була перейменована в 40-ву окрему легкобомбардувальну ескадрилью імені В. І. Леніна. Пам'ятною віхою в історії цього підрозділу залишився 1928 рік: ескадрилья двічі брала участь у великому груповому зоряному перельоті. Вона відважно воювала проти білокитайців у 1929 році, один з її загонів на чолі з М. П. Каманіним брав участь у врятуванні челюскінців. Каманіну було присвоєно звання Героя Радянського Союзу, сім льотчиків і техніків ескадрильї нагороджені орденом Леніна. Ескадрилья відзначилася у боях проти японських самураїв біля озера Хасан, героїчно воювала в роки Великої Вітчизняної війни проти гітлерівських загарбників та японських мілітаристів.

Ілліч вічно живе в думках, ділах і звершеннях нашого народу. І знаменно те, що на повітряних парадах попереду надзвукових літаків ідуть червонозоряні машини, які накреслюють у небі найдорожче радянським людям безсмертне ім'я — Ленін.

ІСТОРІЯ КРИЛАТОГО «К»

У сузір'ї прославлених авіаконструкторів, які започаткували радянське літакобудування, яскраво сяє ім'я талановитого інженера Костянтина Олексійовича Калініна — людини високогуманної, з великими організаторськими здібностями, полум'яного патріота-більшовика.

У наш вік надзвукових швидкостей ми не маємо права забувати про тих, перших, хто в неймовірно важких умовах відбудовчого періоду мріяв про могутній Червоний Повітряний Флот Країни Рад. І не тільки мріяв, а й будував його.

Плодотворне творче життя К. О. Калініна трагічно обірвалося навесні 1938 року. Нічого не збереглося з його рукописів, креслень. Своїм обов'язком, важливою справою свого життя я вважав зібрати матеріали про цю чудову людину, з якою мені довелося зустрічатися як кореспонденту, й розповісти про неї молодому поколінню.

У цьому мені допомогли спогади соратників Костянтина Олексійовича — інженерів, льотчиків, конструкторів, вивчення архівних матеріалів, тодішньої періодики, особисті враження. І переді мною вималювалася постать комуніста, безмежно відданого радянському народові, сповненого непохитної віри в гігантські творчі можливості робітничого класу.

...1916 рік. Польовий аеродром на Румунському фронті. Тут розташувався 26-й корпусний авіаційний загін. Як під лінійку стоять намети для офіцерів-льотчиків, збоку полотняні ангари для літаків та намети для майстрових. На дерев'яному верстаті розкладені частини двигуна, що їх чистять солдати.

— Чув, до нас прислали нового льотчика,— сказав моторист Бойко, звертаючись до свого товариша Лисого.

— Кажуть...

— Правду кажуть,— втрутився у розмову старший авіамеханік загону Чичваркін.— Це офіцер Калінін. Наказано до його приїзду підготувати аероплан.

Ще звечора механік та його помічники готувалися до рапорту майбутньому начальнику. Гадали, що з'явиться цілий почет офіцерів, але, на їх подив, до ангара, де стояв літак, зайшов лише один незнайомий молодий штабс-капітан.

— Ваше високоблагородіє...— почав було доповідати Чичваркін.

Офіцер зупинив його коротким жестом, потиснув руку, потім так само привітався з мотористами. Солдати були приголомшені. Небувалий випадок у царській армії — виявляти таку повагу до нижніх чинів!

Довго і досить докладно він розпитував їх про аероплан, про те, як працює у польоті двигун, відчинив і подивився інструментальну скриньку, поліз у кабіну. Одразу було видно, що це не білоручка, а серйозний льотчик, який добре знає, як багато означає для успішного повітряного бою безвідмовна робота матеріальної частини літака. А коли солдати почали виводити літак з ангара для випробування у польоті, офіцер допомагав їм, як простий моторист.

Протягом усього фронтового життя Калінін був немовби старшим товаришем не тільки по відношенню до своїх механіків, а й до всіх солдатів загону. Не було в нього ні офіцерської погорди, ні панської пихатості. Тепле, людяне ставлення льотчика до солдатів не раз виявлялося в конфліктних ситуаціях, які тоді, напередодні революції, все частіше виникали в армійських частинах.

Особовий склад загону вразив такий випадок. Денщик Щукін почав суперечку із своїм офіцером прапорщиком Рожиним.

— Ти брешеш! — закричав на солдата Рожин.

— Ви самі брешете,— не стримавшись, відповів солдат і одразу ж дістав ляпаса.

Образа офіцера — серйозна провина в царській армії. Командир загону капітан Антонов наказав дати Щукіну п'ятдесят різок. Лише один Калінін звернувся з протестом проти тілесного покарання солдата. Та його, звичайно, не послухали. Коли солдатів зігнали до офіцерського зібрання, прийшли всі офіцери, крім Костянтина Олексійовича, який після неприємної розмови з офіцерами пішов на полювання і допізна не повертався. Він не хотів бачити, як чиниться екзекуція, як принижується людська гідність солдата.

Наведемо ще один приклад гуманного ставлення Калініна до солдатів, які не були для нього сірою масою, а людьми, з властивими кожному рисами характеру. З московського заводу «Дукс» прибув новий літак, виготовлений за французьким зразком і переданий Калініну як найкращому льотчикові загону. Складанням керував сам льотчик, механіки йому допомагали. Працювали до обіду, а коли повернулися в ангар, щоб складати далі, Калініна там не було. Прибіг його денщик.

— Тебе штабс-капітан Калінін кличе,— звернувся він до старшого авіамеханіка Чичваркіна.

Калінін сказав йому, що разом з командиром загону терміново виїжджає у штаб корпусу, повернеться не скоро, і наказав продовжувати складання літака. Чичваркін був відсутній близько години, а коли повернувся до ангара, помітив, що обидва його помічники схвильовані.

— Що сталося? — запитав він.

— Та ось цей ведмідь, Лисий, погнув трубу лонжерона,— сердито пояснив Бойко.

Виявилося, що, з'єднуючи площинні розтяжки літака, моторист Лисий, підпираючи своєю богатирською спиною крило, не розрахував сили, погнув трубу...

Не спалося вночі Чичваркіну. Вивести з ладу нову машину у воєнний час! Це злочин, за який не минути суворого покарання. Спочатку биття, карцер, а потім за вироком військового суду в найкращому разі їх пошлють в окопи на передову.

Вранці, не починаючи роботи, чекали Калініна. Чичваркін доповів про надзвичайну пригоду. Жодного слова докору на адресу необережного телепня не почули вони від офіцера. Оглянувши літак і місце згину, Калінін разом з помічниками знову розібрав усе, що було вже складено.

— Прогин був ще раніше,— сказав Калінін,— я його бачив, коли крила виймали з ящика. Піду до командира, напишу акт-рекламацію. А місце прогину треба зміцнити додатковою трубою. Все одно літатиму.

Вони добре знали, що ніякого прогину не було. Це вже на ходу вигадав Калінін, рятуючи, можливо, життя своїм механікам.

Звістка про Лютневу революцію у Петрограді дійшла до авіазагону швидко. Таку новину не можна було приховати від солдатів, переважно колишніх кваліфікованих робітників з промислових центрів. Почалися мітинги, збори. Монархічно настроєні офіцери принишкли.

«На загальних солдатських зборах нашого 26-го авіаційного загону,— згадує член КПРС з 1917 року Олександр Георгійович Чичваркін,— штабс-капітан Калінін був обраний командиром загону, а я — головою ротного комітету. Відтоді я став частіше спілкуватися з ним. З офіцерами Калінін так і не знайшов спільної мови, вони сторонилися його. Проте він ще не розумів і мети більшовиків, які вели народ і армію до соціалістичної революції. Усвідомлення ленінських ідей визріло у нього пізніше, після Жовтневої революції».

Фронт розвалювався, в солдатських масах наростали революційні настрої. Калінін запропонував план виведення загону з Румунії в напрямку Москви на з'єднання

з червоними авіаційними частинами, бо існувала загроза, що літаки й особовий склад можуть потрапити до польських легіонерів або їх захоплять румунські частини. З цією пропозицією пішли у штаб армії. Але старі офіцери армійського штабу, здебільшого переконані монархісти, спочатку відхилили цю пропозицію. Калінін наполягав, і зрештою йому вдалося одержати пропуск. Пробивалися з боями, в районі Бєльців Чичваркіна контузило.

— Відправлю вас до Москви з надійними людьми,— вирішив Калінін,— а сам із загоном слідом за вами.

Так і зробили. Однак цей намір не вдалося здійснити. Авіазагін був захоплений петлюрівцями в районі Кам'янця-Подільського. Калінін пробрався на територію Радянської Росії і вступив до лав Червоної Армії. Коли почалася громадянська війна та іноземна інтервенція, Калінін пішов на фронт як червоний військовий льотчик.

Кілька фактів з багатої на події біографії К. О. Калініна. Народився 29 грудня 1889 року в місті Валуйки Воронезької губернії, нині Бєлгородської області. У п'ятнадцять років закінчив учительську семінарію в Келецькій губернії. Через рік, у буремні дні першої російської революції, був арештований за розповсюдження прокламацій польської соціал-демократичної партії, сидів у фортеці. Після звільнення учителював. З 1909 року служив у армії, працював токарем, учився в Одеській військовій артилерійській школі, завідував технічною частиною 26-го корпусного авіазагону, закінчив Гатчинську військову авіаційну школу. За мужність і відвагу в повітряних боях першої світової війни проти німецьких та австрійських асів був нагороджений кількома орденами.

Як далі склалася доля Калініна?

У 1920 році він служив в одній з частин Військово-Повітряних Сил у Києві. Звідси його направили на навчання в Московський інститут Червоного Повітряного Флоту, нині Червонопрапорна ордена Леніна Військово-Повітряна інженерна академія імені М. Є. Жуковського.

З останнього курсу його було відряджено у Київ на авіазавод начальником виробництва. Водночас закінчував навчання у політехнічному інституті.

Славні революційні традиції має цей завод — нині Київський авіаційний завод імені 50-річчя Великої Жовтневої соціалістичної революції. Початок його було покладено наказом Ради Військової Промисловості (РВП) при надзвичайному уповноваженому Ради оборони по постачанню Червоної Армії та Флоту від 9 вересня 1920 року: «РВП цілком схвалює рішення про організацію в Києві авіаційного заводу». Робітники, повернувшись до Києва після визволення від білополяків, заходилися відбудовувати авіаремонтні майстерні в приміщенні колишнього П'ятого авіапарку по Брест-Литовському шосе та Повітроплавального парку на хуторі Грушки. Після війни ніякого устаткування там не збереглося, потрібно було кілька місяців важкої праці, щоб почати ремонт військових учбових і бойових машин іноземних типів. Не виходячи з цехів по кілька діб, робітники давали нове життя старим машинам, що були необхідні Червоній Армії, яка добивала в Криму полки Врангеля.

У 1922 році завод було названо «Ремповітря-6». Серед кваліфікованих робітників заводу було чимало членів партії. К. О. Калінін був членом РКП(б) з 1920 року. Комсомольський осередок вважався найкращим у Шулявській організації комсомолу Києва, а заводська газета «Пролетар» (згодом «Авіакомсомолець») — найкращою у місті: матеріали її були цікавими, гострими, злободенними. Всі молоді робітники були комсомольцями. Партійним керівником комсомолят був комісар, а з 1922 року — керуючий заводом В. Я. Герасименко-Ленський. Біографія його типова для керівників тих років. Народився 1896 року на Полтавщині у бідній селянській сім'ї. З восьми років батракував, пас корів у поміщика, з 1914 року — в армії. Спочатку служив на флоті, потім в авіапарках, де не тільки вивчився грамоти й освоїв складну техніку, а й

пройшов школу політичної боротьби. Влітку 1917 року приїхав у Київ, одразу ж прилучився до революційної роботи. З 1920-го — комуніст.

Очоливши підприємство, Герасименко-Ленський близько семи років сумлінно трудився на цьому посту. Наполегливо поповнюючи свої знання, він зростав разом з колективом. У 1930 році, після закінчення вузу, був призначений начальником авіаційного факультету Київського політехнічного інституту, а через рік — завідуючим науково-дослідним відділом Головного управління авіаційної промисловості Наркомважпрому СРСР. Останні роки працює у Московському авіаційному інституті.

— Василю Якимовичу,— звернувсь я до нього,— розкажіть, як почав працювати на Київському авіаремзаводі Костянтин Олексійович Калінін?

— Розповім усе, що зможу пригадати, адже минуло так багато років. Колектив заводу був дружний, і коли постало питання про будівництво складального цеху, нас підтримали всі. Будували і робітники, і службовці, і інженери. Виходили на суботники, цеглу діставали з руїн. Тепер ми могли не тільки ремонтувати військові літаки й мотори до них, а й складати й ремонтувати великі літаки.

Не один вечір ми бесідували з нині покійним Андрієм Трифоновичем Руденком на його московській квартирі. Це була захоплююча розповідь про натхненну працю робітників і представників інтелігенції, які у важких умовах повоєнної розрухи закладали основи радянської авіаційної науки й літакобудування на Україні.

— Костянтин Олексійович,— почав він свою розповідь,— як колишній льотчик і слухач московської Військово-Повітряної академії імені Жуковського, крім теоретичної підготовки, мав уже великий досвід роботи в авіаційній техніці. Ми ж були молодими спеціалістами, котрі вивчали в натурі старі конструкції літаків. Потрібні були знання, щоб вносити нове у ремонт літаків, модифікувати їх. Працівники нашого невеличкого бюро і колек-

тив усього заводу був охоплений ентузіазмом і успішно справлявся з усіма виробничими й технічними завданнями.

У Київському політехнічному інституті Калінін ще студентом проводив заняття з авіаційної спеціалізації на механічному факультеті, брав активну участь у роботі Авіаційного науково-технічного товариства — АНТТ.

У журналі «Авіація та повітроплавання» (1923, № 2), що його випускало АНТТ, надрукована стаття за підписом «К». Це був учений секретар і член правління товариства К. О. Калінін. Він так розповідав про діяльність АНТТ:

«У своєму розвиткові Авіаційне науково-технічне товариство створило ряд секцій: 1) науково-дослідну, 2) виробничу, 3) планерну, 4) авіаційних двигунів». Далі у статті йшлося про те, що науково-дослідна секція розробляє проект аеродинамічної труби при КПІ, планерна працює над проектом двох планерів. Розрахунки й креслення зроблені студентами і робітфаківцями КПІ. Секція авіадвигунів обладнала лабораторію. «При КПІ є авіаційний кабінет з різними деталями двигунів, приладами, зразкова авіамайстерня. На цих апаратах студенти й робітфаківці, які обрали для себе авіаційну спеціальність, знайомляться з основами авіаційної науки. Звідси очевидна й та користь у загальній справі будівництва Червоного Повітрофлоту, яку може дати АНТТ».

У роботі АНТТ активну участь брав також інженер, комуніст, перший радянський ректор КПІ В. Ф. Бобров. Патріот вітчизняної авіації, Бобров у 1910 році закінчив Київський політехнічний інститут, декілька років був головою повітроплавального гуртка, працював на різних підприємствах механіком, проектувальником, інженером-технологом. Та його найбільше цікавили літаки. З 1913 року Вікторіан Флавіанович очолює проектно-конструкторський відділ військових авіапарків у Києві, Севастополі, Одесі, Львові, Жмеринці, Полтаві. Він завжди

був поряд із солдатами й робітниками, брав участь у революції. Коли в 1918 році до міста наближалися німецькі війська, Бобров евакуювався у радянський тил і до 1919 року був начальником майстерень Московської школи авіації. Там він познайомився з М. Є. Жуковським, деякий час працював під його керівництвом. Після вигнання денікінців повернувся на Україну, працював інспектором авіатехніки республіки, виконував доручення Ради Оборони у справі відбудови авіазаводу в Києві, керував відділом Українського управління Червоного Повітряного Флоту.

У той час Бобров розробляв конкретний план розвитку авіаційної справи в Києві. Ось що він писав: «Протягом трьох-чотирьох років треба спробувати створити на руїнах, без матеріальних засобів, без технічного обладнання і навіть дрібного інструмента авіаційно-ремонтний завод, злити його з майстернями колишнього повітроплавального парку, що тільки-но почав відроджуватися, на цій базі розвинути могутній аеропланобудівний завод з усіма технічними удосконаленнями. За ці ж три-чотири роки воскресити погасле життя Київського політехнічного інституту з його колосальними установами, влити в його консервативну організацію свіжий струмінь пролетарської творчості, відновити його господарство і реорганізувати навчальну справу на нових засадах єднання науки й праці, закласти в ньому також новий міцний фундамент для науково-технічної освіти спеціалістів у галузі авіації».

Разом з Калініним і Бобровим всією душею віддавалися будівництву Повітряного Флоту на Україні відомі авіаційні діячі Андрій, Іван та Євген Івановичі Кас'яненки. Євген був повпредом УРСР в Німеччині, потім редактором газети «Вісті ВУЦВК», Андрій — головою правління Товариства авіації та повітроплавання України й Криму, потім президії Центрального Комітету Тсоавіахіму УРСР.

Так були закладені основи розвитку авіаційної думки й радянського літакобудування на Україні.

Працюючи на заводі, Калінін водночас закінчував навчання в КПІ. Темою його дипломної роботи був проект нового пасажирського літака. Це була сміливa думка. Повітряний транспорт у нашій країні робив лише перші кроки, на небагатьох авіалініях курсували літаки іноземних типів; не було й за кордоном достатнього досвіду будівництва літаків для цивільної авіації.

З пропозицією створити пасажирський літак конструктор звернувся до робітничого колективу. На збори, що відбувалися у тільки-но збудованому складальному цеху, прийшли всі робітники. Вони уважно слухали коротку промову Калініна.

— Радянський народ переміг у громадянській війні, вигнав іноземних інтервентів. Тепер країна починає відбудовувати зруйноване народне господарство. Міцніють господарські зв'язки між союзними республіками. Ми повинні мати і свою, радянську авіапромисловість, свій, радянський пасажирський літак.

Робітники та інженерно-технічні працівники одностайно підтримали пропозицію Калініна. Вони зобов'язалися, не зменшуючи обсягу робіт по ремонту військових літаків, побудувати пасажирську машину на громадських засадах. Нагадаємо: це було влітку 1923 року.

За правилами проект літака повинен був затверджуватися у вищестоящих московських організаціях. Але директор В. Я. Герасименко-Ленський, захоплений ідеєю пасажирського літака, не чекаючи відповіді з Москви, вирішив негайно почати розробку проекту. А в грудні надійшло й затвердження його науково-технічним комітетом Військово-Повітряних Сил.

Конструктори не розраховували на те, що їм виділять матеріали для будівництва літака. Країна тільки починала виходити з повоєнної розрухи, надто багато було першочергових завдань, які доводилося негайно розв'язувати.

Все треба було робити своїми силами, а матеріали відшукувати на місці.

Ініціативна група працівників щойно організованого конструкторського бюро на чолі з Калініним наполегливо пропагувала ідею нового літака, акцентуючи на його дешевизні, економічності, можливості серійного виробництва без допомоги іноземних фірм. Гучна назва «конструкторське бюро» заводу ніяк не відповідала його складу: технік, два креслярі та два студенти КПІ — Руденко, згодом заступник головного конструктора Калініна, і Граціанський — нині заслужений льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу.

Літак був змішаної конструкції: крило і оперення — дерев'яні, обтягнуті тканиною; фюзеляж, шасі і моторама з авіаційних сталевих труб. В тогочасних умовах тканина, авіасосна і березова фанера були не дуже дефіцитними. А сталеві труби, за свідченням Калініна, зберігалися на складах у великій кількості, їх ще до революції завезли з Франції для будування по ліцензії літаків на петроградському заводі Лебедєва. Призначені для тих же літаків, мертвим капіталом лежали близько трьохсот двигунів потужністю 160 кінських сил. Були вони і на Київському заводі РПЗ-6.

Та знайшлися люди, що не хотіли вірити у можливість створення своєї авіапромисловості. Їм удалося в господарських організаціях добитися закриття замовлень на проектування і будівництво літака.

Калінін пристрасно заперечував проти цього необачного рішення. Щоразу на нарадах і зборах він доводив перспективність свого дітища. Майбутній літак — одномоторний моноплан з високорозміщеним крилом на підкосах, розрахований на п'ять чоловік: три пасажири, льотчик і бортмеханік. Передбачалася нова, еліптична форма крила замість прямокутної, яка тоді застосовувалася. Завдяки правильним новим аеродинамічним формам цей літак у порівнянні з іншими машинами мав переваги з усіх

показників: по зльотних і посадочних якостях, по скоропідйомності, стелі та горизонтальній швидкості.

— Наявні у нас іноземні літаки з таким же двигуном,— доводив Калінін,— піднімають всього два чоловіки і мають швидкість 110—120 кілометрів на годину. А наш літак матиме максимальну швидкість 160 кілометрів на годину.

21 січня 1924 року Комуністичну партію, радянський народ, все прогресивне людство спіткало велике горе — помер Володимир Ілліч Ленін. По всій країні відбувалися траурні мітинги, збори. 23 січня на Київському авіаремонтному заводі РПЗ-6 також відбувся траурний мітинг. На смерть Леніна робітники відповіли ще більшим згуртуванням своїх рядів.

Партійний осередок заводу був одним з найчисленніших у Києві. Якщо у перший рік його створення в ньому нараховувалося всього п'ять чоловік, то у 1925 році вже близько двохсот. Колектив заводу складався в основному з колишніх солдатів і робітників 3-го, 5-го і 6-го авіапарків. До того ж у 1922 році підприємство поповнилося 60 робітниками, що повернулися з еміграції, серед них було чимало переконаних революціонерів, які емігрували за кордон від переслідування царизму.

31 січня 1924 року ЦК РКП(б) прийняв рішення про ленінський призов у партію. Заяви тих, хто бажав стати членом партії, вивішувалися на видних місцях у цехах з метою широкого ознайомлення робітників, обговорювалися на загальних робітничих зборах, які давали рекомендації для вступу кандидатами в члени РКП(б). У лютому 1924 року збори комосередку одностайно прийняли до лав партії 30 передових робітників — слюсарів, токарів, столярів; серед них були й комсомольці.

З прийнятих у партію за ленінським призовом я хочу докладніше розказати про двох робітників, які багато праці вклали у будівництво першого калінінського літака. Столяр Степан Петрович Дуб з бідних селян села Великої

Кручі на Полтавщині. У 15 років став робітником, в 1916 році його призвали в царську армію. Після Лютневої революції він, як один з керівників солдатського комітету Києва, брав активну участь у боротьбі за зміцнення Радянської влади на Україні. У 1927 році був обраний делегатом XV з'їзду ВКП(б), у 1938-му став заступником наркома лісової промисловості УРСР.

З часу заснування заводу «Ремповітря-6» до тридцятого року працював спочатку мотористом, потім техніком комсомолець, а згодом молодий комуніст Л. К. Ніколенко. Протягом 27 років він був старшим майстром, інженером, нарешті заступником головного інженера Центрального інституту авіамоторобудування.

Партійна організація заводу РПЗ-6 твердо обстоювала розвиток радянського літакобудування. Технічна комісія, яка приїхала до Києва з тресту «Промповітря», ухвалила працювати над здійсненням проекту далі.

Проте було втрачено три місяці. У квітні 1924 року роботи над літаком відновилися, але в серпні знову припинилися, нібито за браком коштів.

Калінін прийшов до партійного осередку. Тут він завжди знаходив розуміння і підтримку. На захист первістка радянського літакобудування виступила преса. В цю справу втрутився секретар Київського губкому КП(б) України П. П. Постишев. І справа зрушила з мертвої точки. У січні 1925 року складання літака пішло прискореними темпами. Щоб не гальмувати ремонт військових літаків, працювали вечорами, у вихідні дні. Приходили в цех усі — службовці, підсобні робітники, допомагали чим могли. Не було такого випадку, щоб хто-небудь підвів колектив, не виконав завдання. Виготовили й випробували на міцність основні агрегати літака: лонжерони крила, мотораму, шасі. Моторист В. І. Ларіонов, А. П. Челноков та інші підібрали для нової машини двигун.

З Андрієм Пилиповичем Челноковим я часто зустрі-

чаюся на засіданнях секції історії авіації та космонавтики. Бадьорий і енергійний, незважаючи на похилий вік, кандидат технічних наук, доцент А. П. Челноков працює і зараз у Київському інституті інженерів цивільної авіації.

— К-1 відзначався досконалішою аеродинамікою,— розповідав він про первісток Калініна.— В його конструкції було застосовано багато оригінальних розробок і під час виробництва використано ряд нових технологічних процесів. Це був одномоторний підкісний моноплан з верхнім розміщенням крила еліптичної форми. Така форма крила була здійснена вперше. Фюзеляж ферменого типу, зварений із сталевих труб без розчалок, був теж уперше створений у нашій країні. Кабіна льотчика, оснащена закритим ліхтарем і вхідними дверима з пасажирської кабіни, була на той час рідкістю. На літаку вперше в нашій країні були застосовані радіатори для водяного охолодження двигуна, які в польоті забиралися. Моторама була принципово нового типу і дозволяла швидко замінювати двигун. Підкоси крил зручнообтічної форми; були застосовані обтічники на втулки гвинта.

Щоб підготувати літак до випробувань, робітники просто неба виконали стикування та обшивку.

Тепер треба було випробувати перший дослідний літак у повітрі — найсерйозніший етап.

— Нічого з цього не вийде,— говорили песимісти, яких було чимало серед літніх інженерів.— Це утопія. Якщо і злетить, то розвалиться у повітрі.

— Ситуація була неспокійна,— згадував А. Т. Руденко.— Ми, молоді, не могли зовсім заперечити ці думки, оскільки не мали ні достатніх знань, ні досвіду. Та Калінін був твердо переконаний в успіхові справи. Він не раз виступав на зборах і вщент розбивав усі вигадки скептиків.

Але хто ж буде льотчиком-випробувачем першого літака? З бажаючих, яких, до речі, було небагато, треба було вибрати надійних, умілих і, що особливо важливо,

хоробрих пілотів. Командування авіачастини порекомендувало для цієї мети Станіслава Адольфовича Косинського як сміливого, грамотного молодого льотчика. Проте коли він оглядав літак, Калінін помітив — якісь сумніви тривожать його, бо в дуже вже примітивних виробничих умовах відбулося народження нового літака із зовсім незвичайними конструктивними нововведеннями. Особливо еліптичне крило товстого профілю...

— Я полечу разом з вами,— в останній момент перед випробуванням літака сказав Калінін.

Серед військових машин іноземних типів, якими в перші роки свого існування була оснащена Червона Армія, на льотному полі стояв незвичайний апарат. Робітники, студенти, активісти Тсоавіахіму з цікавістю оглядали машину, її зручну пасажирську кабіну. До літака підійшов високий чоловік у звичайному цивільному одязі. Лагідна усмішка сяяла на його обличчі. Залунали гучні оплески. Всі впізнали конструктора літака Костянтина Олексійовича Калініна.

— Товариші,— звернувся він до присутніх,— сьогодні ми випускаємо літак, який за своїми якостями й дешевизною переважає закордонні. За це велике досягнення радянської авіації треба подякувати робітничому колективу, бо жодна конструкція, жоден, хай навіть найвидатніший, проект не стане реальністю, поки робітничі руки не зроблять те, що накреслила рука конструктора на папері.

Робітники піднесли Калініну квіти. Льотчик-випробувач Косинський зайняв місце в кабіні. Поруч з ним сів конструктор. Машина вирулила на старт. Короткий розбіг, всього метрів сто двадцять — і перший із серії калінінських літаків — К-1 на очах захоплених киян піднявся у повітря. Люди кричали «ура!», підкидали вгору кашкети, намагалися бігти полем навздогін, але літак піднімався все вище й вище і через дванадцять хвилин досяг висоти тисячі метрів.

Замість належного за програмою одного кола Косинський і Калінін зробили два кола над містом. Це було 26 липня 1925 року на аеродромі Пост-Волинський, де тепер Жулянський аеропорт цивільної авіації.

Через сорок хвилин літак приземлився. Відчинилися дверцята, з машини вийшли Калінін, за ним Косинський.

— Чудова машина,— сказав льотчик глядачам, які обступили його.

Перевірка агрегатів показала, що на літаку не було жодного дефекта і його можна випробовувати далі. Так невеликим колективом заводу РПЗ-6 була здобута перша перемога на технічному фронті. Трудовий ентузіазм, любов до справи, патріотизм робітничого колективу забезпечили високу якість складання машини.

Мали відбутися державні льотні випробування літака в Москві. З тресту «Промповітря» надіслали телеграму з розпорядженням: «Літак... відправити залізницею в Москву». На це пішло б не менше місяця: треба було виготовити ящик і пристрій для транспортування, літак розібрати, упакувати і везти швидкістю товарного поїзда. А льотний час, сприятлива погода були б утрачені для проведення випробувань.

Але телеграма запізнилася на дві години. Враховуючи добрий стан матеріальної частини літака, Калінін вирішив прибути до Москви своїм ходом — повітрям. 17 вересня 1925 року вранці літак вилетів у перший далекий переліт — в Москву через Харків. На борту, крім льотчика Косинського, були конструктор Калінін та директор заводу Герасименко-Ленський. Шлях до Харкова подолали за три години. Тут було виконано кілька показових польотів над містом. Газети писали:

«У Харкові відбулося вшанування радянського льотчика, київського інженера Калініна, який збудував літак власної конструкції. Присутнім авіаспеціалістам і представникам робітничих та профспілкових організацій Калінін розповів про особливості конструкції літака. Він

сказав, що створенню літака радянської конструкції сприяли славні робітники заводу РПЗ-6».

Так сталося, що саме в цей день на Харківському аеродромі приземлилося кілька японських літаків, які здійснювали переліт по Радянському Союзу. Оглянувши радянський літак, секретар японського посольства у Москві, який супроводжував льотчиків, заявив:

— Ми щасливі вітати літак радянської конструкції.

К-1 перелетів у Москву. Там його прийняла спеціальна комісія і передала для державних випробувань, які показали, що літак завдяки своїм аеродинамічним якостям відзначається кращими льотними характеристиками у порівнянні з іноземними машинами такого ж призначення. Оскільки не виявилося ніяких істотних експлуатаційних дефектів, літак без затримки пройшов усі етапи випробувань і через два тижні був схвалений комісією до серійного виробництва. Адже вартість нашої машини не перевищувала 20 тисяч карбованців, а кожен літак, який купували за кордоном, коштував 60 тисяч карбованців золотом.

Це був перший радянський пасажирський літак, призначений для польотів повітряними трасами країни. Він увійшов в історію радянської авіації під назвою К-1 (Калінін-1).

З цієї нагоди в Москві, у приміщенні клубу фабрики колишньої «Дукат», відбувся урочистий мітинг. На запрошеннях зазначалося: «Управління «Промповітря» запрошує на вечір, присвячений випуску пасажирського літака РПЗ-6 тип К-1 інженера Калініна К. О. Вечір відбудеться 14 XII 1925 р. о 16-й г. у приміщенні клубу фабрики к. «Дукат», 1-ша Тверська».

Так було започатковано масове виробництво в СРСР цивільних літаків. Калінін тоді передбачливо писав: «Українська авіатехніка, як і все радянське господарство, вийшла переможницею з хаосу й розрухи. Пережите свідчить про те, що наша авіатехніка є уже фактом і що

найближчим часом ми зовсім звільнимося від іноземної залежності в цій галузі».

Київський авіаремонтний завод не був пристосований до серійного випуску літаків, через те Центральний Комітет КП(б)У і уряд республіки своїм рішенням визначили місце для їх будування — Харків, тодішню столицю республіки.

У лютому 1926 року разом з Калініним у складі конструкторського бюро переїхали до Харкова ще кілька чоловік — конструктори Граціанський, Руденко, а також П. І. Єфремов — майстер по виготовленню та складанню крил, М. К. Савицький — майстер по складанню літаків і Винярський — майстер по гвинтах, двоє робітників-слюсарів. Більше спеціалістів завод не міг відпустити.

Довелося поповнювати конструкторське бюро місцевими кадрами. У перші дні прийшли два інженери, що закінчили Харківський технологічний інститут,— А. І. Чуприна та П. В. Дибський.

З Павлом Володимировичем Дибським я зустрівся у Харківському авіаційному інституті.

— Навесні 1926 року в майстерні «Укрповітрошляху», де я працював інженером-конструктором,— сказав він,— переїхала з Києва група спеціалістів на чолі з Калініним. Незабаром з ХТІ прийшли О. Я. Щербаков та Й. Г. Неман, тоді ще студент. Це був перший склад конструкторського бюро, який почав розробку проектів пасажирських літаків К-2 і К-3. Водночас я не припиняв проектування і побудови планерів. Два з них брали участь у Всесоюзних змаганнях в Коктебелі 1927 року. На них здійснили свої перші польоти Валентина Гризодубова й Катерина Грунауер.

Робітничий колектив київських авіабудівників завжди приходив на допомогу Калініну та його товаришам. Робітники району імені Січневого повстання, дізнавшись, що керівництво «Укрповітрошляху» відмовилося виділити кошти на дальше удосконалення літака, вирішили зібрати

гроші на нову машину. Розширений пленум райпарткому підтримав ініціативу робітників і ухвалив побудувати літак імені Січневого повстання. Було організовано спеціальну комісію, якій доручили негайно почати роботу. На фюзеляжі літака красувався напис «Робітник Січнівки». Такий самий за розміром, як і К-1, він був суцільнометалевої конструкції. Фюзеляж літака — зварний, обшивка — з тонкого кольчугалюмінію, гофрований, крило й оперення — з цього ж матеріалу. Мотор мав більшу потужність — 240 к. с. У порівнянні з однотипною іноземною машиною літак К-2 досяг значно більшої швидкості польоту, скоропідйомності і вищої стелі. Проте конструкція виявилася важкою, трудомісткою і в подальшому не повторювалася. Одна машина була урочисто передана трудящим району імені Січневого повстання міста Києва.

Новатор у техніці, Калінін не визнавав готових, застиглих рішень. Створені ним конструкції відзначалися сміливістю задуму. Він захопився ідеєю побудови спеціального санітарного літака. Досі існували тільки військові літаки, пристосовані для перевезення поранених. Архівні матеріали відбивають пошуки конструктора, його розрахунки, хід заводських випробувань нового літака.

Що наштовхнуло його на цю думку? Можливо, особисті воєнні враження. Як учасник першої світової та громадянської воєн, він бачив страждання тяжкопоранених, яких не можна було транспортувати звичайним способом, і вони помирали, не дочекавшись кваліфікованої лікарської допомоги. Його дружина Софія Олександрівна, перебуваючи разом з ним медичною сестрою на фронті в Червоній Армії, захворіла на тиф і померла, бо не було належних госпітальних умов для лікування.

Проектом санітарного літака зацікавилося Російське товариство Червоного Хреста (РТЧХ). Воно замовило конструкторові машину, яка в документах іноді так і називається: «літак РТЧХ».

Калінін і його товариші почали будівництво літака.

У червні 1926 року представники РТЧХ та Військово-санітарного управління РСЧА розглянули креслення спеціального санітарного літака. Почалося складання машини, почалися конфлікти з членами правління «Укрповітрошляху», які наполягали на тому, щоб на літак К-3 було поставлено крило, зняте з літака К-2 — «Робітник Січнівки». Це було б неправильне рішення. Не можна ставити на санітарну машину крило, призначене для потужнішого літака. Він буде переобтяжений у порівнянні з К-1 на шість процентів, тоді як з власним крилом — всього на 1,8 процента. В той час завод належав «Укрповітрошляху».

Чому правління наполягало на тому, щоб на літак РТЧХ поставили крило із К-2? Пояснення просте: щоб своєчасно показати замовникові — Російському товариству Червоного Хреста — готову машину.

— Я не міг виконати нереальної постанови правління,— говорив Калінін.— Розігрувати ж комедію здачі літака РТЧХ з крилом «Січнівки», як того вимагало правління, я вважав компрометацією не тільки мене, а й нашого радянського літакобудування.

Нарешті всі непорозуміння минули. Наполегливість і принциповість Калініна переважили. На літак поставили досить потужний двигун. Можна починати заводські випробування машини і здати її приймальній комісії. І тут знову виник конфлікт. Костянтин Олексійович гаряче протестував проти залучення до складу комісії майстра Вейлахера, що працював у майстернях, які ремонтували іноземні пасажирські літаки. Вони курсували тоді на повітряних трасах України.

— На мою думку,— категорично заявив на засіданні правління Калінін,— комісія повинна складатися з радянських авіаспеціалістів та льотчиків. Вважаю недоцільним призначати майстра Вейлахера, який назвав наш літак «старим залізом», суддею машини.

Початку літніх випробувань передувало припрацювання двигуна на різних режимах на стаціонарному стенді.

Комісія вважала, що двигун цілком відповідає вимогам і може бути установлений на санітарному літаку К-3 для експлуатації. Серед членів комісії був майстер моторного цеху В. А. Тарналицький.

Літак вивели на льотне поле. Як годиться, проводжати його в перший політ вийшли всі — конструктори, майстри, робітники. Три пробних польоти по двадцять хвилин дали можливість льотчикам освоїтися з новою машиною. Та ось починаються випробувальні польоти з повним навантаженням для перевірки керованості літака, для визначення найвигідніших режимів польоту і планерування.

Другий випробувальний політ 31 жовтня 1927 року виконував пілот Іван Трохимович Захаров. На борту були бортмеханік Грунін і пасажири — три сміливці із заводчан — Ровинський, Кривокінь і Сегал.

Ще один політ. Пробувши в повітрі 28 хвилин, пілот Захаров підрулив до майстерень, вийшов з кабіни і сів писати відгук: «Подовжня і поперечна стійкості добрі... Порівняно з літаком К-2 стійкіший і краще піддається керуванню».

Після 25-хвилинного польоту на висоті 350—400 метрів пілот Василь Васильович Карпов відзначав у відгуку: «Підйом відбувається без будь-яких труднощів... Політ цілком нормальний. Літак досить відчутно реагує на відхилення рулів напряму та висоти. При посадці літак добре планерує, сам вибирає кут при зменшенні газу».

Про хороші якості пише й льотчик М. А. Снєгірьов: «Сідає машина добре. Допускає посадку на швидкості і без неї, в останньому випадку машина сідає, парашутуючи на три точки. Оглядовість задовільна».

І ось переді мною акт. Очолювана головним конструктором К. О. Калініним комісія у складі конструкторів Щербакова, Немана, Чуприни, Руденка, директора заводу Рябченка вважає, що «санітарний літак К-3 цілком готовий до офіційних випробувань».

Літак був розрахований на двох лежачих хворих та одного лікаря або на трьох сидячих та лікаря. Носилки установлені на спеціальних підвісках і стояках системи засновника санітарної авіації в нашій країні старшого лікаря Військсанупру РСЧА А. Ф. Лінгардта. Тривалість польоту досягала п'яти годин, тоді як у літаків попередньої конструкції — три години. К-3 був пристосований для зльоту і посадки на грунт.

Люди, що йшли разом з Калініним незвіданими шляхами, були будівниками Червоного Повітряного Флоту Країни Рад, справжніми ентузіастами, безмежно відданими улюбленій справі. Вони працювали, не сподіваючись на нагороди, і не могли думати, що через якихось двадцять років їхні імена стануть надбанням історії.

Їх було небагато. Вони знали один одного як членів невеликої героїчної сім'ї червоних соколів, що винесли на своїх плечах і жорстокі бої громадянської війни, і нелегкі роки становлення радянського Повітряного Флоту. Мені пощастило зустрітися з деякими з них, записати спогади червоних військових льотчиків, котрі згодом стали працівниками цивільної авіації. Залишилися у пам'яті характерні інтонації їхньої мови, жестикуляція, з допомогою якої вони намагалися передати всі перипетії повітряних боїв чи то з німцями в першу імперіалістичну, чи то з біляками й інтервентами у громадянську і знову з німцями у роки Великої Вітчизняної.

Майже всі літаки Калініна — від К-2 до К-7 випробовував шеф-пілот головного конструктора Михайло Артемович Снєгірьов. Він народився у 1891 році на робітничій околиці Ярославля у сім'ї потомствених текстильників. В армії потрапив на курси авіамотористів при Гатчинській повітроплавальній школі. Під час війни літав спостерігачем-бомбардиром, після навчання став пілотом-винищувачем. Як повному георгіївському кавалеру — чотири хрести всіх ступенів! — йому присвоїли звання прапорщика... Після Жовтня Снєгірьов служить справі революю-

ції — готує кадри льотчиків, випробовує літаки. Разом з товаришами він, командир загону винищувачів, ніс у січневий день 1924 року траурну вахту над Красною площею у Москві, коли трудящі проводжали в останню путь В. І. Леніна. У 1926 році здійснив видатний на той час переліт за маршрутом Москва — Харків — Севастополь — Ростов — Смоленськ — Київ — Ленінград — Москва. Летів на першому серійному військовому радянському літаку Р-1 з першим вітчизняним двигуном.

Голова ВЦВК М. І. Калінін вручив льотчику Почесну грамоту та золотий годинник. А незабаром надійшло запрошення від К. О. Калініна на дослідний авіазавод.

Серед тих, хто підписував акт прийому літака К-3, був директор заводу Прокіп Якович Рябченко, син селянина-бідняка із Зіньківки, що на Полтавщині. В роки першої світової війни його, механіка авіазагону, навчав польотам відомий льотчик О. К. Туманський. З перших же днів революції Рябченко добровільно вступив до 1-го Мінського революційного авіазагону і до самої перемоги Радянської республіки над внутрішньою контрреволюцією та іноземною інтервенцією брав участь у повітряних боях, бомбив і обстрілював позиції німців, гайдамаків, петлюрівців, денікінців, врангелівців, білополяків, був командиром і військкомом повітряної розвідки. Вир громадянської війни кидав його від Волновахи до Львова, від Орла до Перекопа. Орденом Червоного Прапора нагородила Батьківщина свого вірного сина за ратні подвиги.

Аварія на винищувачі перервала військову службу Рябченка. Комуніст ленінського призову, він прийшов у тоді ще зовсім молоду цивільну авіацію. Був секретарем аеросектора Аерохіму, працював директором авіазаводу, який випускав серійні калінінські літаки, начальником льотно-експлуатаційного відділу лінії Москва — Баку, начальником повітряної лінії Харків — Одеса, командиром авіатранспортного загону, начальником Українського та Азово-Чорноморського управлінь цивільної авіації.

У 1936 році за заслуги у справі розвитку Цивільного Повітряного Флоту був нагороджений орденом Леніна. А коли почалася Велика Вітчизняна війна, П. Я. Рябченко знову вдягнув військову форму. Як командир ескадрильї в одній з фронтових частин Цивільного Повітряного Флоту, він з честю виконав свій обов'язок радянського патріота.

На зборах партійної організації Харківського аеропорту я часто зустрічався ще з одним ветераном-калінінцем Володимиром Адамовичем Тарналицьким — тим самим, що готував двигун літака К-3. Свого часу він обслуговував літаки «Ілля Муромець», у громадянську війну був льотчиком-спостерігачем, літав на цивільних літаках бортмеханіком, був начальником повітряної лінії Харків — Ростов — Мінеральні Води, брав участь у першій Всесоюзній нараді стахановців Аерофлоту в Кремлі у 1936 році, тоді ж був нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора.

Старе фото. 1925 рік. На фоні фасаду Київського політехнічного інституту біля планера КПІ-3 група студентів-конструкторів. Другий зліва — Олексій Миколайович Граціанський. Четвертий зліва — майбутній Головний конструктор радянських космічних систем Сергій Павлович Корольов. Ще знімок того ж року: в Криму курною дорогою на гору Узун, що біля Коктебеля, тягнеться караван мажар з навантаженими на них планерами киян. Поруч воза іде молодий атлетичної статури юнак. Це також Граціанський. І ще одне фото. 1927 рік. Інженер Граціанський тримає в руках вісімдесятикілограмову ферму фюзеляжу літака К-3. Це справляє враження — виходить, калінінці можуть створювати такі легкі ферми. Щоправда, треба було мати ще й таку силу, як у Граціанського...

Олексій Миколайович не тільки разом з Калініним конструював літаки — він їх випробовував. У прискореному темпі, за два місяці закінчивши першу на Україні

Харківську школу пілотів Тсоавіахіму, він став першим у країні інженером-льотчиком: звичайно в авіашколи йшли після семирічної освіти. На літаку-лабораторії К-5 Граціанський випробовував серво-рулі на елеронах, рулях висоти і напряму, щоб перевірити їх дію перед установленням на гіганті К-7. Згодом сім років літав у Полярній авіації, під час війни вивіз на літаках Лі-2 з блокованого Ленінграда 1500 дітей. Був на заводі льотчиком-випробувачем літаків СБ, Пе-2, Ілів, Ту. Герой Радянського Союзу О. М. Граціанський після війни повернувся до рідного Києва і нині працює в конструкторському бюро О. К. Антонова.

На Міжнародній авіаційній виставці, що відкрилася у Берліні в жовтні 1928 року, Цивільний Повітряний Флот СРСР уперше вийшов на світову арену. Відвідувачі із здивуванням побачили, що ми досягли великих успіхів у такій галузі промисловості, де зарубіжні фірми вважали себе монополістами.

У виставці брали участь державний «Авіатрест», Центральний аерогідродинамічний інститут (ЦАГІ), Тсоавіахім, товариства повітряних сполучень «Доброльот», «Укрповітрошлях», «Дерулюфт», а також Всесоюзне топографічне управління (у відділі аерофотозйомки).

Радянський відділ був у центрі уваги. Його відвідали шістсот тисяч чоловік з багатьох країн. Ми виставили експонати, які для західних держав були новинками. Дуже зацікавив санітарний літак К-3. «Доброльот» виставив літак «Горбоконик». Літак був обладнаний аеророзпилювачем для боротьби із шкідниками сільськогосподарських культур. Висіли також діаграми, що демонстрували переваги авіахімічного методу обробки полів та його позитивні результати, особливо у винищенні сарани.

Опис аеросаней ЦАГІ з'явився у всіх газетах. Спеціалісти зацікавилися авіетками Тсоавіахіму. Виявилося багато бажаючих придбати аеросани й авіетки. Новиною було й те, що літаки брали участь у Біломорській експеди-

ції на звіробійних промислах, а також в льодовому поході криголамів «Красин» і «Малыгин».

Успіхи молодого радянського авіабудування викликали шалений опір зарубіжних фірм, з якими солідаризувалися деякі спеціалісти у нашій країні, вважаючи, що краще купувати літаки за кордоном. Ентузіастів молодої авіапромисловості підтримав Центральний Комітет КП(б)У.

«У 1925 році,— говорилося у Звітній доповіді ЦК X з'їздові Компартії України,— у пресі з'явилося повідомлення, що член партії тов. Калінін винайшов аероплан з крилом, якого ще ніде не було. Машина тов. Калініна будувалася в умовах виняткового переслідування та опору. Солідні технічні журнали вважали, що ця машина є «внеском у найпередовіші позиції авіаційного світу...» У 1926 році тов. Калінін почав будувати свою нову, поліпшену конструкцію за таких же умов переслідування і наклепів... Аероплан Калініна — санітарний К-3 — уже третій його літак, значно поліпшений проти перших двох... Почалося заводське випробування його. Почалися нові переслідування. Як заявили письмово три авіатори, що здійснили 16 польотів, машина цілком задовольняє і своїми льотними якостями не гірша за інші машини».

Спробам протидіяти будівництву власної авіаційної промисловості дала відсіч ЦКК — РСІ, якій довелося спеціально зайнятися цією справою. Винуватих суворо покарали. Задовольняючи прохання колективу заводу, уряд УРСР у 1928 році в числі перших у республіці нагородив К. О. Калініна орденом Трудового Червоного Прапора.

Один за одним сходили з креслень і здіймалися у повітря нові літаки Калініна. Двомісний поштовий К-6 — перший спеціальний матричний літак — перевозив матриці «Известий» з Москви в Харків. Двомісний зв'язковий і спортивний літак К-9 із складаними крилами та оперенням для зручності зберігання. З подвійним керуванням

навчально-тренувальний і зв'язковий К-10 також із складаними крилами. Це так звана «виконкомівська авіація», для якої не потрібно спеціальних ангарів. Машини можна було ховати у звичайному сараї. Літаки проходили випробування, але в серії не будувалися. Праця над ними була немовби розрядкою в напруженому творчому житті конструктора. Калінін та його друзі ставили собі за мету побудувати такі пасажирські літаки, які остаточно витіснили б з наших повітряних ліній іноземні машини.

20 серпня 1928 року дирекція товариства повітряних сполучень «Укрповітрошлях» оголосила у пресі: «Літак К-4 конструкції інженера Калініна, збудований цілком з вітчизняних матеріалів на авіаційному заводі «Укрповітрошляху», здійснює свій перший великий переліт через Сибір на Далекий Схід. Завдання перельоту: встановлення рекорду СРСР на дальність польоту без посадки з комерційним вантажем і з перевантаженням на 50 процентів, з'ясування можливостей ведення літака за приладами вночі на великій дистанції, перевірка астрономічної орієнтації літака, показ радянській громадськості досягнень радянських конструкторів та нашої промисловості й визначення швидкості літака на великих дистанціях».

Літак називався «Червона Україна». Ним керували відомі авіатори М. А. Снєгірьов і штурман І. Т. Спірін — згодом автор наукових праць з авіанавігації, генерал-лейтенант авіації, Герой Радянського Союзу. Трудящі країни уважно стежили за перельотом «Червоної України». Бортмеханіком був Кигилевич. Ось літак вилетів з Харкова, Москви, ось він зробив посадку в Новосибірську, скинуто вимпел над Нижньоудинськом. Нарешті досягнута кінцева мета перельоту — Іркутськ.

Начальник ВПС Червоної Армії П. Й. Баранов так оцінив значення перельоту:

«Переліт одномоторного літака «Червона Україна» за маршрутом Харків—Москва—Новосибірськ—Іркутськ—

Харків на протязі понад 10 000 кілометрів продемонстрував високі якості цієї машини».

Власник німецької авіаційної фірми Дорньє, що продавала нам свої літаки, був дуже стурбований конкуренцією, як він сказав, з боку молодої радянської авіаційної промисловості.

Дізнавшись про те, що завершується побудова першого літака із серії К-4, Дорньє терміново послав у Харків свій новий пасажирський літак «Дорньє-Меркур». Його пілотував найкращий німецький льотчик. На борту літака серед інших був брат власника фірми, її комерційний директор Клаудіус Дорньє. Та після посадки літака на аеродромі Сокольники у Харкові пасажири не могли вийти з нього без сторонньої допомоги. Справа в тому, що через відсутність вентиляції вони отруїлися вихлопними газами.

Управління Військово-Повітряних Сил доручило одному з досвідчених льотчиків — В. Мельникову — перевірити льотні якості і придатність літака для експлуатації на цивільних авіатрасах.

З нагоди прибуття літака «Меркур» у московському представництві «Укрповітрошляху» на Пушечній вулиці Дорньє влаштував банкет. На ньому були присутні гості з Харкова, німецькі представники, льотчик Мельников. Близько другої години ночі пілот «Меркура», низенький товстенький німець, підійшов до Мельникова і взяв його під руку:

— Ходімо подихаємо свіжим повітрям,— сказав він.

Вийшовши на вулицю, німецький льотчик повів розмову про літак, про перспективи його збуту в Радянському Союзі.

— Наша фірма не пошкодує коштів,— сказав він одверто,— якщо ви дасте позитивний відзив про літак...

— Ти мені, радянському льотчикові, хабаря пропонуєш?! — закричав обурений Мельников і, розмахнувшись,

дав німцеві ляпаса. Учасники банкету, які вибігли на шум, сяк-так владнали конфлікт.

Наступного дня було призначено контрольний політ літака «Меркур» за маршрутом Москва—Харків—Мінеральні Води—Баку—Тифліс—Москва. Мельников, який сидів праворуч від німецького льотчика, уважно стежив за його діями і за роботою двигуна та агрегатів літака. Хоч як намагався німецький льотчик приховати недоліки, Мельников помітив, що при нормальних експлуатаційних обертах двигуна літак не має льотних даних, які розрекламувала фірма. До того ж він відзначив і недоліки в керуванні машиною.

Ознайомившись із звітом Мельникова, наш уряд відмовився од закупки літаків «Дорньє-Меркур». Та й коштували вони дорого — близько 80 тисяч карбованців золотом.

Комерційний директор фірми Клаудіус Дорньє, перебуваючи під час польоту та випробувань літака в гостях у Харкові, влаштував для льотчиків «Укрповітрошляху» банкет у приміщенні гуртожитку, недалеко від аеродрому Сокольники.

— В Радянській Росії відмовляються закуповувати літаки фірми Дорньє через конкуренцію Калініна,— відверто заявив він.

К-4 будувалися у трьох варіантах — пасажирському на чотири місця, аерофотозйомочному й санітарному. На аерофотозйомочному літаку було встановлено два фотоапарати для зйомок через спеціальний люк у підлозі кабіни.

До складу екіпажу входили льотчик, штурман і фотооператор. Літати й працювати на цьому літаку було дуже зручно. Його використовували для аерозйомок в різних районах країни.

Всього було побудовано 22 літаки К-4 всіх видів. Широка експлуатація їх у різних кліматичних і погодних умовах сприяла дальшому удосконаленню калінінського пасажирського літака.

У святковому номері газети «Коммунист» за 7 листопада 1929 року, присвяченому дванадцятій річниці Великого Жовтня, було вміщено фотографію літака К-5 з таким написом: «Сьогодні вперше полетить літак К-5 — новий пасажирський літак конструкції тов. Калініна». А у звіті про жовтневу демонстрацію трудящих столиці України Харкова під заголовком «Переможний похід людей і машин» було надруковано: «А над демонстрацією ширяв наш радянський літак нового типу К-5, побудований протягом останніх місяців».

Зовнішній вигляд К-5 був такий самий, як і К-4, але літак міг підняти уже десять чоловік — вісім пасажирів і два члени екіпажу. Маючи двигун у 450 к. с., літак перевозив пасажирів на відстань 800 кілометрів із швидкістю 160—170 кілометрів за годину.

Конструкція К-5 була виконана з недефіцитних матеріалів, машина була дуже економічна, коштувала лише 20 тисяч карбованців. Літак був надійний, стійкий у польоті, зручний у керуванні. Стабілізатор, кут установки, який льотчик змінював у польоті, допускав великий діапазон центровки літака і допомагав у багатьох аварійних випадках.

Якось одному з літаків К-5, що курсував на лінії Харків—Баку, треба було зробити капітальний ремонт, який можна було виконати лише в Москві. Керівники аеропорту вимагали розібрати літак на місці й відправити його залізницею. Але командир літака Волков не погодився з цим і наполіг на тому, щоб перегнати літак повітрям. Так він, звичайно, скоріше став би до ладу. Крім бортмеханіка, пілот узяв із собою ще й службових пасажирів.

Злетіли. Взяли курс на Москву. Та коли підлетіли до Курська, раптом відірвався і впав униз двигун. Становище катастрофічне: літак без двигуна, центр ваги зсунувся трохи назад. Однак льотчик не розгубився, знайшов вихід. Змінивши кут установки стабілізатора і пересадивши

ближче до себе пасажирів, він упорався з пілотуванням і спланерував на зоране поле. Аварія сталася взимку, а двигун знайшли тільки влітку в річці Обоянь.

— Ще й такий був безпрецедентний випадок,— згадує Андрій Трифонович Руденко.— Трапилося це влітку тридцятого року. Летів я у службових справах з Харкова до Мінеральних Вод. Посадку для заправки пальним зробили в Армавірі. Після зльоту пілот відчув, що літак важко йде на курс із завислим хвостом. Льотчик відрегулював стабілізатор, все ж керування рулями висоти було важким.

— Механіку,— наказав він,— перевір проводку тросів керування у фюзеляжі від носа до хвоста, може, щось затиснуло.

Бортмеханік пішов виконувати доручення, а пілот, роблячи над аеродромом коло, почав оглядати літак через пілотське вікно.

— На хвості людина! — закричав він, побачивши зліва чиїсь ноги на підніжках фюзеляжу, призначених для підйому хвоста вручну, і негайно повів літак на посадку. Сіли благополучно. Пасажири й екіпаж вийшли з літака і оточили дивного пасажира, який сповз із хвоста і, розгублений, сидів на землі.

Це був молодий хлопець, донедавна пастух з ближнього села. В його обов'язки входило прибирати, чистити літаки, а також проводжати їх на старт. Справа в тому, що раніше костилі літаків були некерованими й доводилося допомагати льотчикові на старті розвернути машину. Коли перед зльотом пілот дав повний газ, юнак загаявся і, не встигнувши відскочити вбік, поволікся за літаком. Потім збагнув, що робити, скочив на підніжки і руками обхопив фюзеляж. А ззаду опорою йому від горизонтального повітряного струменю служив стабілізатор.

— Куди ж ти зібрався летіти? — спитали його.

— Гадав висадитися у Невиномиському, я звідти родом,— посміхаючись на весь рот, заявив, оговтавшись від переляку, незвичайний повітряний мандрівник.

Цей короткочасний благополучний політ з таким недозволеним додатковим вантажем на хвості ще раз підтвердив чудові льотні якості калінінських літаків. Пілот анітрохи не втомлювався від керування літаком під час рейсу в нормальних умовах. Після зльоту й виходу на курс він звичайно передавав керування бортмеханікові і тільки перед посадкою знову брався за штурвал.

На випадок зупинки двигуна літак міг зробити вимушену посадку на будь-якій галявині в лісі або у полі. З висоти 2000 метрів він міг летіти без двигуна із зниженням 20 кілометрів, вибираючи зручну посадочну площадку.

У перші роки літаки над містами України були великою радісною подією. Кияни побачили новий літак К-5 улітку 1932 року.

— Це був жаркий серпневий день,— згадує Граціанський.— Я прилетів з Харкова, щоб продемонструвати нову машину. На Жулянському аеродромі відбувся урочистий мітинг, ми приймали поздоровлення з приводу випуску перших серійних радянських пасажирських літаків. Пригадую щасливе, усміхнене обличчя їхнього творця Костянтина Олексійовича Калініна...

Політ К-5 над Києвом прискорив збір коштів на будівництво аеропорту й повітряних ліній, що мали з'єднати Москву з Одесою через Київ і Харків з Києвом. Київський обласний комітет сприяння цивільній авіації зібрав близько чотирьох мільйонів карбованців. Головне управління Цивільного Повітряного Флоту виділило для Києва два літаки К-5, на яких було зазначено, що їх побудовано на кошти трудящих Києва. Вони так і називалися: «Киянин-1» і «Киянин-2» імені бойового органу Київського обкому КП(б)У редакції газети «Пролетарська правда». У день десятиріччя Цивільного Повітряного Флоту 9 лютого 1933 року в Києві у Броварах було відкрито перший аеропорт. Він був зруйнований ворожими бомбардувальниками на початку Великої Вітчизняної війни.

У жовтні 1932 року газета «Вісті ВУЦВК» писала: «Серед кількох тисяч гостей з різних куточків СРСР, які приїдуть на відкриття великої споруди — Дніпрогесу, будуть і гості з повітря. Кілька літаків від Управління повітряних сполучень і Харківського авіазаводу з'явиться у дніпрельстанівському небі в ці святкові дні. Від Харківського авіазаводу прилетить відомий авіаконструктор тов. Калінін. Завдання полягає в тому, щоб продемонструвати нашу цивільну авіацію і допомогти будівництву аеропорту на Дніпрельстані. Літаки піднімуть у повітря над великим будівництвом кількасот кращих ударників. Честь вести літак під час відкриття Дніпрельстану випала досвідченим пілотам і бортмеханікам. Перший літак веде пілот тов. Пурпиш, з робітників, член партії з 1920 року, кілька разів нагороджений за бойову роботу й авіаслужбу».

У 1930—1936 роках літак К-5 будували в Харкові великими серіями. Проста й м'яка посадка при незначній посадочній швидкості і невеликому пробігу зробили його найпопулярнішою машиною у нашому Цивільному Повітряному Флоті. Всього було випущено 260 машин цього типу. Близько десяти років вони були основою літакового парку цивільної авіації. Остання з машин літала ще в 1944 році.

Мета, поставлена Калініним та його товаришами, була досягнута. Іноземні літаки були повністю витіснені з повітряних ліній країни. Мені не раз доводилося літати на К-5, як і нечисленним тоді ще мандрівникам, для яких темпи залізничного транспорту були вже недостатні. За 1932 рік на Україні було перевезено літаками 1576 пасажирів, я був одним з них...

У своїй промові на урочистому засіданні, присвяченому десятиріччю Цивільного Повітряного Флоту, Валеріан Володимирович Куйбишев сказав: «Не так давно ми в галузі авіації залежали виключно від закордону. Не так давно ми ставили тільки іноземні мотори. Ми виписували

цілий ряд деталей, необхідних для аеропланів. Тепер ми звільнилися від іноземної залежності і всі аероплани виробляємо власними силами».

В роки першої п'ятирічки слова «Краммашбуд», «Дніпрельстан» були для нас не історичними уявленнями, а повсякденним життям, овіяним подихом індустріалізації. Час — уперед! І якщо потрібно було швидше добратися до Харкова з Донбасу чи з Одеси, то найкращим засобом був К-5. Хоча іноді й доводилося сидіти на чемодані у приході між кріслами, бо не було місця, і годинами дихати перегорілою рициновою олією, якою тоді змазували двигуни... До речі, літаки монтувалися не в таких гігантських скляних палацах, які тепер є на сучасних літакобудівних заводах. Важко було тоді і конструкторам, і інженерам, і робітникам в надто примітивних умовах випускати таку складну продукцію, як літаки.

Одного літнього вечора 1933 року я зустрівся в готелі «Червоний», що стояв на майдані Тевелєва у Харкові, з відомим журналістом, працівником «Известий», Олексієм Миколайовичем Гаррі, який часто відвідував конструкторське бюро Калініна. Зайшла у нас мова про новий, просто-таки фантастичний літак Калініна.

— П'ять років тому,— розповідав Гаррі,— я бачив, як у двох необладнаних ангарах дуже сміливі люди будували перші радянські літаки системи Калініна. У тих цехах, які швидше скидалися на кустарну столярну майстерню, кілька робітників з допомогою зовсім простих інструментів при слабкому електричному освітленні випилювали ніжні дерев'яні нервюри, маленькі деталі майбутніх радянських крил. А вже у жовтневі дні 1929 року на полі Харківського аеродрому не було жодного іноземного літака. Стояли чотирнадцять К-4 та один К-5. Тоді цей радянський літак здавався нам чудом техніки. І того ж вечора Калінін показав мені те, що я, признаюсь, сприйняв як абсолютну фантастику...

Колись тут був іподром. У службових приміщеннях, що збереглися з дореволюційних часів, розмістилися цехи ремонтних майстерень «Укрповітрошляху». Стояли в них чотири верстати. А вже у 1928 році верстатний парк налічував 73 одиниці. Сюди ж, на аеродром Сокольники, сідали рейсові літаки цивільної авіації. Прилетів і я на арендованому «Краммашбудом» літаку К-5. Пам'ятаю непоказні дерев'яні будівлі, де випускали літаки Калініна. Нині на цій території розташувався великий авіазавод імені Ленінського комсомолу. Чимала група спеціалістів цього заводу брала участь у створенні першого реактивного пасажирського літака Ту-104 безпосередньо у ОКБ Генерального авіаконструктора А. М. Туполєва у п'ятдесяті роки, після чого тут було налагоджено серійне виробництво цих чудових машин. Потім будувалися літаки Ту-124, а тепер із стін заводу виходять на льотне поле комфортабельні лайнери Ту-134, що курсують на сотнях повітряних ліній у нашій країні і за її межами.

Перша п'ятирічка була ще у перспективі, коли Калінін виношував ідею побудови літака-гіганта. Очевидно, його надихали неперевершені досягнення російського конструктора в галузі важкого літакобудування І. І. Сікорського, який створив перший у світі чотиримоторний літак «Ілля Муромець». З технічних журналів йому було відомо, що в Америці, Німеччині, Італії почали проектувати й будувати важкі багатомоторні літаки й гідроплани.

На столі в Калініна можна було бачити рисунки й креслення — ескізи майбутнього літака. Лише з тими, кому він довіряв, Калінін ділився своїми творчими пошуками. Підводив гостя до стіни, де сірі занавіски приховували від очей сторонніх великий аркуш прикнопленого ватманського паперу. Через весь аркуш величезною плямою лежав еліпс, дві вузькі ферми підтримували хвостове оперення.

— Це тільки перше ескізне креслення,— говорив конструктор,— потрібні ще копітка проробка, складне проек-

тування, спеціальний цех для побудови такого гіганта, тривала боротьба за освоєння спеціальних сталей. Та я гадаю, що ми з вами все-таки на цьому літаку полетимо...

Калінін з гіркого досвіду знав, що між кресленнями і дійсністю — велика дистанція, добре розумів, що саме йому заважатиме і від кого він може чекати допомоги. У передмові до книжки молодого робітничого автора Фелікса Фульмо «К-7» Калінін писав:

«Прокладати шлях авіабудівництву в Харкові було дуже важко. Про це знала вся наша громадськість. Хвиля опортунізму, невігластва, а іноді просто злочинного ставлення намагалася затопити авіаційну культуру, що народжувалася. Класовий ентузіазм робітників, керований більшовицькою партією, зберіг і виховав цю культуру, і сьогодні вона зростає вільно й бурхливо».

Великого значення надавав Калінін участі молоді в будуванні літака. Він завжди наголошував, що лише справжнє шефство молоді над авіацією дало можливість йому здійснити свої наміри: молодь захопилася прагненням «спільними зусиллями створити чудодійну машину й кинути її в бій за п'ятирічку, за соціалізм».

Головний конструктор турбувався про те, щоб молоді робітники могли підвищувати свою кваліфікацію, набувати спеціальних знань, продовжувати освіту, яку вони з різних причин не мали змоги завершити. Вечірніх технікумів та вузів тоді не було. Калінін організував групу з двадцяти молодих робітників, котрі бажали вчитися, виділив з технічного персоналу конструкторського бюро й заводу інженерів для викладання, склав навчальний план, сам оформив цю групу «техніків-комсомольців» в органах народної освіти.

Навчання відбувалося на заводі. А через два роки група була передана в Харківський авіаційний інститут для навчання без відриву од виробництва. З цієї групи молоді вийшли згодом кваліфіковані авіаційні інженери. Одного

з них, здібного робітничого мотористa Тимофія Чупахіна, Калінін через робітфак послав учитися із збереженням частини заробітку в Ленінградський політехнічний інститут.

«Костянтин Олексійович,— згадує головний конструктор авіаційних двигунів, член КПРС з 1925 року, лауреат Державних премій Тимофій Петрович Чупахін,— працював, не рахуючись ні з часом, ні із здоров'ям. Комуніст Калінін виховував молоді кадри, завжди тепло ставився до своїх підлеглих, як до робітників, так і до інженерно-технічних працівників, чим здобув повагу й любов колективу заводу».

Усі, хто мав щастя працювати поряд з Калініним, відзначають його скромність і безкорисливість. Надзвичайно делікатний у грошових справах, він відмовився од авторського гонорару, який тоді виплачувався головним конструкторам після запуску літаків у серійне виробництво, бо вважав створення літака творчістю всього колективу. Читаючи вечорами лекції, керуючи проектуванням у створеному за його участю Харківському авіаційному інституті, Костянтин Олексійович протягом п'яти років не одержував за це ніякої платні. Меблі в його квартирі були прості, найнеобхідніші. І з своєю великою сім'єю (у нього було троє дітей) головний конструктор жив тільки на заробітну плату — партійний максимум, який у ті часи був визначений для всіх більшовиків-керівників незалежно від того, яку посаду вони займали.

Чутливість до чужої біди була не зовнішньою, а органічною рисою його характеру. Одного разу пізньої осені, коли колектив дослідного заводу вже налічував близько ста чоловік, двоє столярів з невідомих причин не вийшли на роботу. Дізнавшись про це, Калінін пішов у цех.

— Товариші,— звернувся він до робітників,— чи не знаєте, що трапилося із столярами?

— Костянтине Олексійовичу,— підійшов до нього молодий робітник,— я знаю. Вони повертались з роботи до-

дому в село, що недалеко від Журавлівки, і, переходячи через кладку, спіткнулись у темряві й попадали в річку.

Не дочекавшись кінця робочого дня, Калінін сказав своєму заступникові Андрію Трифоновичу Руденку:

— Хоч річка Харків і не Волга, та все ж робітники, мабуть, промокли й захворіли. Ходімо до них, чимось допоможемо, віднесемо ліки.

— Я збігав в аптеку, купив аспірину, скипидару, Калінін приніс флакон спирту й велику пачку вати,— згадував Руденко.— Вийшли за ворота, а за нами їде віз, навантажений дровами,— автомашин на заводі не було. Дрова також призначалися для робітників.

Допомога була своєчасною. Робітники — дядько й племінник — жили в холодній кімнаті, яку вони наймали в сільській хаті. У них, певно, починалося запалення легенів, а лікарів тоді в сільській місцевості майже не було. Костянтин Олексійович, як справжній фельдшер, приготував і поставив компреси, напоїв ліками, чаєм. Затопили піч, попросили хазяїв доглядати за хворими. Незабаром робітники видужали і повернулися в цех.

Проектом гігантського літака Калініна зайнялася Реввійськрада СРСР. Під головуванням К. Є. Ворошилова за участю народного комісара важкої промисловості Г. К. Орджонікідзе в 1931 році Реввійськрада затвердила ескізний проект літака. Науково-технічний комітет Управління Військово-Повітряних Сил РСЧА розглянув матеріали проекту разом з даними аеродинамічних продувок та інших розрахунків і схвалив конструкцію літака.

Костянтин Олексійович піднісся духом. Він жваво цікавився роботою будівельників, котрі почали зводити спеціальний цех; під його керівництвом було виготовлено макет літака натуральної величини з усім обладнанням як пасажирського, так і військового варіанта. Сміливим було рішення вперше в Радянському Союзі будувати великий літак, ферменні конструкції основних частин якого зварені із сталевих хромомолібденових труб.

Заводи країни такої сталі не випускали. На прохання заступника голови ЦВК СРСР і голови ВУЦВК Г. І. Петровського Дніпропетровський завод імені В. І. Леніна взявся виготовити труби. Згодом труби з хромомолібденової сталі почали застосовувати на усіх заводах нашої авіапромисловості.

Листопад 1932 року. Під тріскотняву юпітерів, при світлі яких фіксували на плівку таємницю народження нового гіганта радянської авіації, Всеукраїнський староста Григорій Іванович Петровський запалив сірником газового пальника і зварив на стапелі перший вузол каркаса літака. Внизу порожнього ще цеху, лише по кутках загромадженого сталевими трубами різних діаметрів, духовий оркестр заграв «Інтернаціонал». Нагорі, на стапелях, один за одним виступали оратори — робітники, майстри, інженери. Вони говорили про соціалістичну техніку, яка наздожене й пережене техніку капіталістичну.

А ввечері у переповненому клубі, коли несподівано погасло світло й осяяна променями прожектора над головами аудиторії з глибини залу пропливла по дроту маленька сталева модель, на очах багатьох присутніх з'явилися сльози радості й гордості за новий літак, який має злетіти в небо.

На будівництво К-7 було переведено весь склад Харківського авіаційного заводу дослідного літакобудування, інший завод в цей час випускав серії пасажирських літаків К-5.

Гігант літак ріс не по днях, а по годинах, сталевий каркас обростав дюралевою обшивкою. Стіни цеху, стапель, готові агрегати були прикрашені червоними плакатами: «За темпи!», «За якість!», «За освоєння складних технічних процесів!», «За скоріше народження найбільшого у світі літака!» І робітничий колектив відповідав ділом на ці заклики. Найважчим, ведучим за термінами і якістю робіт процесом на будівництві — виготовленням і складанням каркаса — керував майстер Сергій Михай-

лович Шпорхун. Дві частини крила були змонтовані за тринадцять днів замість п'ятнадцяти, визначених планом. Кращий з ударників Шпорхун був обраний головою заводського профкому. Сотні нових робітників, не обізнаних з технікою літакобудування, пройшли добру школу під керівництвом начальника монтажного цеху Олександра Григоровича Жиронкіна. Бездоганно працювали мотори, підготовлені гвинтомоторною групою, очолюваною технічним керівником Ашером Ісаковичем Сигаловим. Виняткова любов до справи ведучого інженера будівництва Михайла Климовича Савицького була організуючим прикладом для всього колективу.

Благородні риси характеру К. О. Калініна привертали до нього людей. З ним радилися як із старшим товаришем. Приходили в його невеличкий кабінет, розмовляли в цеху, супроводжували, коли він ішов з роботи або на роботу, або заходили до нього на квартиру. Його знали багато сімей робітників.

Колектив сформувався дружний, згуртований спільними інтересами. Новачки швидко освоювалися і одразу ж включалися у виробничий ритм. Всі роботи виконувалися з ентузіазмом, іноді працювали й вечорами, у вихідні дні — не за наказом, а за велінням серця.

Траплялося, складні для виготовлення деталі не виходили. Тоді від робітників посилали ходаків до Калініна, разом міркували, що треба змінити, а потім бралися самі, без креслення, лише за загальним ескізом зробити деталь, а по ній уже можна було виконати креслення. Одним з таких умільців був досвідчений токар комуніст Андрій Пилипович Петраков.

— Костянтине Олексійовичу,— звернувся робітник до головного конструктора,— я беруся сам виготовити циліндри.

Ішлося про великі циліндри рідинно-газових амортизаторів шасі літака К-7, уперше запроваджуваних замість простих гумових амортизаторів. Робота дуже трудомістка,

потрібно було не менше місяця, щоб виготовити чотири циліндри. У Харкові не кожен завод міг виконати це замовлення: з такими точними допусками не скрізь мають справу. Ніхто не знав, коли Петраков працював, але через тиждень він приніс і поклав на стіл Калініну всі чотири циліндри, причому вже випробувані повітрям під великим тиском на своєму ж пристрої.

Керував проектною частиною, а згодом будівництвом К-7 молодий інженер-конструктор, випускник Харківського технологічного інституту О. Я. Щербаков, автор відомого в роки війни десантно-транспортного літака Щ-2.

— У жовтні 1926 року,— розповідав мені Олексій Якович,— я почав працювати в конструкторському бюро Калініна, яке у складі Руденка й Граціанського переїхало з Києва до Харкова. Разом працювали над калінінськими літаками. Не забути тих днів, коли, завершивши складання, літак К-7 викотили з цеху на аеродром...

Це було 1 серпня 1933 року.

Ветерани-калінінці ходили навколо машини і дивувалися власним створінням. Це був найбільший у світі сухопутний літак. Точніше, величезне літаюче крило із злътотною вагою 40 тонн. Фюзеляжу, такої звичної для літака частини, не було. Пасажири, вантаж і пальне розміщалися у крилі, що досягало висоти 2,3 метра. Такі розміри дозволили побудувати два ряди 24-місних спальних кабін, схожих на купе залізничного вагона. У центрі — комфортабельна кают-компанія на 24 чоловіки.

Літак був розрахований на 120 пасажирів і 12 членів екіпажу. Спереду крила по осі літака виступала пілотська рубка для двох льотчиків, штурмана, радиста, головного механіка. Мотористи й обслуговуючий персонал розміщалися в інших частинах літака. Під крилом на двох товстих колонах та восьми підкосах кожна прикріплені великі гондоли, в яких були колеса діаметром два метри. Всередині колони вмонтовані трапи для входу в крило. Не пригадую, скільки було там східців, але складалося вра-

ження, що піднімаєшся на другий поверх будинку. На дверях командирської рубки красувалася срібна планка з написом: «Колективу будівників К-7 від шефа — «Известий ЦВК СРСР і ВЦВК».

Проектуючи літак, Калінін застосував багато новинок. Тут уперше були поставлені серво-рулі, з допомогою яких льотчик міг керувати літаком, не докладаючи великих фізичних зусиль. Ці серво-рулі пройшли в ЦАГІ близько 300 продувок, льотчик Граціанський випробовував їх на серійному літаку К-5. Гігантська машина могла злітати в горизонтальному положенні, тобто при мінімальному лобовому опорі — так, як усі сучасні літаки, починаючи з сорокових років і до наших днів. Крім телефону, для швидкого і безпосереднього зв'язку крила з хвостом було влаштовано електровозик, який при натискуванні кнопки перевозив членів екіпажу з крила у хвіст і назад. Трамвай на літаку!

Сім двигунів вітчизняного виробництва М-34 (Мікулін-34) потужністю по 750 к. с. складали моторну групу; шість установлені попереду крила, сьомий — з штовхаючим повітряним гвинтом — позаду, між хвостовими балками.

Ще цікавішим був військовий варіант К-7. Створюючи його, Калінін мав на меті два важливі призначення цього літака: важкий бомбардувальник і десантний — на 100 парашутистів. Недаремно ним дуже цікавилися іноземні спостерігачі. На К-7 можна було встановити 12 вогневих точок — чотири гармати і вісім крупнокаліберних кулеметів, навантажити 10 тонн бомб. Вогневі точки розміщалися на носі, на хвостових фермах, за крилом і за шасі, тобто обстріл з літака був сферичний, вниз і вгору. Це була справжня «літаюча фортеця», що з'явилася у радянському небі за дев'ять років до американських літаків «Боїнг-29», які надійшли на озброєння в роки Великої Вітчизняної війни.

Снєгірьов звично сів у крісло і обережно ввімкнув газ. Гвинти закрутилися швидше, сталевий гігант повільно поповз зеленим полем. Пілот ще додав газу, літак побіг, здригаючись на горбках. Невимовне хвилювання відчуває льотчик, уперше випробовуючи новонароджений літак! Поруч з пілотом сидів конструктор. Снєгірьов повернувся, побачив в очах Калініна незвичайне напруження і трохи взяв ручку на себе. К-7 одразу ж почав «набухати». Літак завис у повітрі, він уже не належав землі, він став птахом. У статті «Відвага», опублікованій в «Известиях», Олексій Гаррі писав: «Долаючи велике бажання негайно підняти літак угору і, поклавши його на ліве крило, зробити коло над аеродромом, пілот віддав ручку од себе, і гігантські парні колеса заскакали по землі. Потім Снєгірьов підрулив полем назад до заводу. Відчинивши верхній командирський люк, над гігантським еліпсом крила з'явився блідий Калінін. Він зняв шлем, свіжий вітер обвівав його мокру голову. Літак пробув у повітрі як для початку достатньо, все обійшлося благополучно».

З нетерпінням чекали з Москви дозволу на перший політ. На літаку, що його пілотував М. М. Громов, згодом Герой Радянського Союзу, генерал-полковник, прилетів начальник Головного управління авіаційної промисловості Наркомважпрому, а до цього начальник Військово-Повітряних Сил Петро Іонович Баранов. Рано-вранці 7 серпня на аеродром приїхав командуючий військами Українського військового округу Й. Е. Якір.

До цього знаменного дня льотчик Снєгірьов виконав звичайну програму випробувань на землі: руління, невеликі підскоки. Але як ця громадина поводитиметься у повітрі?

І хоча конструктор був упевнений у своїх розрахунках, все-таки, щоб уникнути будь-яких сумнівів, він увійшов у літак, сів поряд із Снєгірьовим другим пілотом і дав газ.

Літак все швидше й швидше біжить по аеродрому. Ось

він одірвався від землі, злетів. Це було незвичайне видовище. Гул семи двигунів розбудив жителів міста, вони висипали на вулиці, балкони, повилазили на дахи, захоплено вдивлялися у небо, палкими оплесками вітаючи нову перемогу радянського авіабудування.

Петро Іонович Баранов, оголосивши подяку Снєгірьову за бездоганно виконаний політ і відмінну посадку, тим же наказом виніс догану Калініну за самовільний політ на дослідному літаку.

У центральних газетах під шапкою: «Вперед і вище, сталеві крила Рад! Ударники Харківського дослідного авіазаводу побудували літак-гігант К-7» було надруковано рапорт авіабудівників ЦК ВКП(б), Раднаркому СРСР, ЦК КП(б)У та Раднаркому УРСР, Реввійськраді СРСР і Наркомважпрому. В ньому зазначалося:

«Колектив робітників та інженерів Харківського заводу побудував і випустив у повітря цивільний літак К-7, що є найбільшим сухопутним літаком у світі і має ряд значних переваг. На літаку найвдаліше здійснено принцип «усе в крилі». К-7 — перший у світі гігант, побудований із сталі, яку освоїв і цим самим звільнив нас від імпорту Дніпропетровський завод імені Леніна. Ми перші розв'язали завдання освоєння високосортної хромомолібденової сталі в конструкції літака-гіганта. В цьому гіганті ми успішно застосували випробуваний заводом метод зварки сталевих вузлів, який став основою конструкцій всіх типів літаків, починаючи від К-1, що їх випускає наш завод уже протягом семи років.

Ця перемога — результат величезного політичного, виробничого й культурного піднесення заводського колективу і всіх трудящих нашої країни».

Голова Раднаркому УРСР В. Я. Чубар звернувся до колективу авіабудівників з листом:

«З великою радістю і гордістю за нашу радянську техніку палко вітаю побудову й випробування сухопутного літака К-7, що є найдосконалішим витвором талановитого

конструктора і керованого ним колективу молодих конструкторів. Пролетарській країні потрібна авіація, гідна наших великих історичних завдань. Побудова К-7 є надзвичайно цінним внеском, що допомагає розв'язати проблему надійного, швидкого й зручного літака для наших численних авроліній і дальшого розвитку аеросполучення у країні, яка займає шосту частину земної кулі. Успішно розв'язуючи важливу проблему авіаційної техніки, Харківський дослідний завод, його згуртовані керівники й робітники показали найкращий приклад того, як більшовики вміють боротися і перемагати в освоєнні техніки».

Влас Якович Чубар постійно й глибоко цікавився найрізноманітнішими питаннями розвитку економіки, науки й культури республіки. Знав людей, і люди знали його. Що б не трапилося, він одразу ж реагував, уживав необхідних заходів.

Якось він прийшов додому надзвичайно схвильований. Усі знали, що того дня під час польоту нового літака-гіганта сталася повітряна катастрофа. Чубарю доповіли про це і сказали, що конструктор дуже болісно сприйняв нещастя. Влас Якович одразу ж зустрівся з Калініним, лагідно обняв і промовив:

— Не можна так. Аварія, катастрофа, розумію, неприємна річ. Однак це нещастя не тільки ваше, а всіх радянських людей. Конструктор повинен створити нові, ще кращі машини.

Головне управління авіаційної промисловості дало завдання негайно почати будівництво двох нових екземплярів літака К-7. Але в Харкові виробнича база для одночасного складання двох великих літаків була вже мала, і урядова комісія на чолі з В. В. Куйбишевим надала конструкторському бюро Калініна дослідну базу у Воронежі при заново збудованому великому авіазаводі.

Міжнародне становище ускладнювалося. Німецькі фашисти та японські мілітаристи бряжчали зброєю. На людство насувалася друга світова війна. Почалася гонка

озброєнь. Авіаконструктори в головних капіталістичних країнах добивалися поліпшення льотних якостей літаків, збільшення їхньої швидкості, стелі, посилення озброєння. В цей час комуніст, патріот своєї Батьківщини Костянтин Олексійович Калінін весь свій творчий талант спрямував на створення військових літаків.

Проте й тут він не відмовився від своєї улюбленої ідеї безхвостих літаків, проблема яких на той час так і не була повністю розв'язана. Багато хто з конструкторів у нас і за кордоном займався нею, але далі побудови планерів та експериментальних невеликих літаків — авієток справа не пішла. Військові проявляли великий інтерес до безхвостих літаків, адже відсутність за крилом хвостового оперення надавала можливість розмістити позаду кормову вогнестрільну башту для повного сферичного захисту літака, що у звичайних типах здійснити не вдавалося.

Калінін поставив собі за мету розв'язати це завдання на безхвостому літаку, але не експериментального зразка, а на реальній бойовій машині, виконавши таким чином урядове завдання — побудувати бомбардувальник із задньою вогнестрільною точкою. Почалися теоретичні дослідження, безліч продувок моделей в аеродинамічній трубі. Вірний своїм новаторським традиціям, конструктор у своєму проекті пішов новим шляхом, застосувавши для літака трапецієвидне крило із спеціальним профілем. Всю задню кромку крила займали рульові поверхні.

— Що потрібно зробити, щоб бути цілком упевненим у правильності одержаних теоретичних і експериментальних даних? Побудувати дерев'яний планер — точну копію літака в половинному зменшенні — і піддати льотним випробуванням,— запропонував Калінін.

Льотчик Борисов здійснив на безхвостому планері близько ста польотів — на буксирі за літаком або відчепившись од нього на необхідній висоті. Виконував на планері фігури вищого пілотажу, перелітав з Харкова до Во-

ронежа, з Воронежа до Москви і назад. Випробування показали: планер має хорошу поздовжню, шляхову і поперечну стійкість.

— Пригадується один трагікомічний епізод,— розповідав Андрій Трифонович Руденко.— У бінокль ми стежили за черговим, здається десятим, польотом Борисова. Як потім з'ясувалося, на висоті 3000 метрів качалка руля зламалася, планер, позбавлений керування рулем висоти, різко «клюнув». Ми побачили, як одразу ж від нього відокремилася точка і стала падати. За кілька секунд над фігурою льотчика розкрився парашут.

— Негайно в машину! — вигукнув я.

Помчали до місця приземлення льотчика. Це було за три-чотири кілометри від Сокольників — лісового масиву в Харкові. Як же ми здивувалися, коли побачили живого й неушкодженого льотчика, який уже сидів... у планері й випробовував керування.

— Що трапилося? — вигукнув я.

— Розумієте,— дещо зніяковівши, пояснив льотчик.— Після того як поламалася качалка і планер став різко пікірувати, від перевантаження у мене зірвалися прив'язні паски і мене за інерцією викинуло вперед. Головою пробив засклений ліхтар і на якусь мить знепритомнів. А коли очуняв, сіпнув за кільце троса і розкрив парашут.

— А як же тут опинився і планер?

— А планер, викинувши мене, вирівнявся, перейшов у плавне планерування по колу і нормально сів на галявинці, недалеко від мене. Я зразу ж кинувся до нього з'ясувати, що сталося.

Літак К-12 (він же ВС-2) вийшов на аеродром у 1937 році. Це був перший у світі безхвостий літак-бомбардувальник. Конструктор у ньому наблизився до схеми «повне літаюче крило», над якою наполегливо працював, шукаючи шляхів до створення швидкісного висотного літака. Літак мав два двигуни М-22 по 480 к.с., трапеціє-

видне крило без стріловидності, із значним звуженням на кінцях, де встановлено вертикальне оперення. Майже по всій задній кромці крила видовжувалися закрилки цього ж профілю, тільки перевернутого. Екіпаж складався з пілота і двох стрільців. Кабіна льотчика закрита. В бомбові люки може бути завантажено 500 кілограмів бомб. Максимальна швидкість — 300 кілометрів на годину.

Військові авіаційні спеціалісти в Москві дуже зацікавилися літаком К-12. У його випробуваннях брало участь ряд льотчиків. Враховуючи зауваження, Калінін вносив зміни й доповнення у конструкцію.

...Свято Дня Повітряного Флоту 18 серпня 1937 року на Тушинському аеродромі під Москвою було в розпалі. Сотні тисяч глядачів уважно стежили за вправами авіаспортсменів та польотами військових льотчиків. Раптом пролунав гул захоплення: у небі з'явилася незвичайна машина, без хвоста, розмальована вогненно-червоними візерунками. Справжня жар-птиця! Тільки із стрілецькими пристроями. Під такою назвою літак увійшов в історію авіації.

Було вирішено будувати літак серійно. І не від конструктора залежало, що цей намір не повністю здійснено. А шкода! Навіть через двадцять років після польоту в Тушино англійський авіаційний журнал зазначав, що цей безхвостий далекої дії бомбардувальник вигідно відрізнявся від невеликих експериментальних літаків-безхвосток, які існували тоді.

Костянтин Олексійович Калінін і далі працював над літаками для військової авіації. Майже водночас вийшов із стін заводу літак К-13 — суцільнометалевий бомбардувальник звичайної схеми з хвостом. Вогнева точка була ззаду, за хвостовим оперенням. Таку схему запровадили тільки під час другої світової війни. І тут талановитий конструктор ішов попереду свого часу.

Протягом тринадцяти років — 1925—1938 — Калінін випустив 16 типів літаків та їх модифікацій, кількісно

перевершивши в цьому відношенні всіх інших конструкторів. К-13 був останнім його дітищем.

К. О. Калінін, конструктор першої літаючої фортеці К-7, мав, як можна було здогадуватися, розрахунки кораблів на 500—1000 чоловік. На жаль, він не дожив до того дня, коли спроектований і побудований у Києві, де свого часу злітав маленький К-1, піднявся в повітря гігантський літак «Антей»...

НАРОДЖЕНІ ЛІТАТИ

Вікна кімнати виходять на льотне поле колишнього Центрального аеродрому Москви. Як змінився пейзаж за останні десятиріччя! Виросли багатоповерхові будинки Міністерства цивільної авіації, готелю Аерофлоту, міський аеровокзал. Лунає рокіт вертольотів, що приземляються з аеропортів Внуково, Домодєдово. На злітно-посадочній смузі, де колись сідали рейсові літаки К-5 і АНТ-9, підрулюють службові Іл-14 та Іл-18.

На стінах — фотографії літаків, відомих авіаторів. Серед знімків є й такий, що обійшов багато книжок, журналів і газет: учепившись за розтяжки, стоїть на старовинному літаку маленька дівчинка.

— Це я,— показуючи на фото, каже Валентина Степанівна Гризодубова,— мені було тоді три роки.

У затишній кімнаті стелажі, шафи з книжками, рояль. Валентина Степанівна свій вільний час присвячує музиці Рахманінова, Шопена, Гріга. Колись вона закінчила Харківське музичне училище, склала екзамени в консерваторію. Мріяла стати піаністкою. Мабуть, справді, любов до музики й до крил нерідко поєднується в людей у єдину гармонію.

— Я люблю музику, театр, живопис,— розповідає уславлена льотчиця.— Але авіація захопила мене всю.

Можливо, тому, що з ранніх років увійшли в її свідомість авіаційні терміни разом з першими словами людського побуту. Мудровані слова «шасі», «фюзеляж», «карбюратор» були для Валі такими ж звичними, як «хліб», «вода», «іграшка». Адже Валин батько — Степан

Васильович Гризодубов — один з перших російських авіаконструкторів та авіаторів. Історія авіації переплелася із спогадами дитячих років. Свій перший політ Валя здійснила саме тоді, трирічною, на примітивній машині, якою керував батько.

— І навіть я налітала 60 годин,— зауважує мати Валентини Степанівни — Надія Андріївна, яка гостювала тоді в дочки.

Слід сказати, що Надія Андріївна не зразу примирилася з думкою про те, що Валентина стане льотчицею. Вона надто добре знала складності цієї небезпечної професії.

Розповідав мені про це один з найстаріших російських льотчиків Тимофій Кузьмич Кравцов, який у перші повоєнні роки був начальником одного з аеропортів місцевих повітряних ліній на Україні.

— Валентину Степанівну Гризодубову я знаю давно. Добре був знайомий з її батьками, у яких ми з пілотом Матвєєвим часто гостювали. Тоді це була весела, пустотлива, жвава дівчинка. Не відаю, чи мріяла вона в той час про далекі перельоти, але триколісний велосипед водила майстерно, пропонуючи свій транспорт усім — і батькам, і гостям.

Одного разу в розмову дорослих про авіацію втрутилася і Валя.

— А дівчата можуть бути льотчицями?

— Такі, як ти, безсумнівно! — пожартував Кравцов.

У 1924 році в Криму відбулися другі Всесоюзні планерні змагання, на яких радянські планеристи здобули чималих успіхів. Серед учасників змагань був Степан Васильович Гризодубов. Він приїхав у Коктебель не один, а з чотирнадцятирічною дочкою Валентиною. Їй хотілося подивитися хоча б із землі, як літатиме батько. В один з польотів, коли сонце ще не зійшло над обрієм, він узяв із собою дочку. Незабутнє враження справило це на дівчину.

Ставши студенткою Харківського технологічного інституту, Валентина Степанівна не переставала шукати шляхів в авіацію. Навіть у нашій країні тоді це було надто важкою справою. У військові школи жінок не приймали, аероклубів на Україні не було, і дівчина наважилась на сміливий крок — поїхала в Москву і пішла до Серго Орджонікідзе. Вона розповіла йому про свою мрію, згадала про батька. Виявляється, нарком чув про Степана Васильовича Гризодубова і високо цінував його діяльність. Він пообіцяв дівчині підтримку і сказав:

— Станеш пілотом — заходь! Розповіси про свої досягнення.

У ті роки авіаційна громадськість Харкова порушувала питання про заснування авіаспортивної школи. Цю ідею схвалювали командуючий авіацією Українського військового округу Ф. А. Інгауніс і голова секції повітряного спорту Всеукранської ради Тсоавіахіму А. І. Кас'яненко. Вони провели постанову про створення Центрального аероклубу в Харкові з філіалами у Києві, Одесі, Дніпропетровську й Запоріжжі. Але грошей на це не вистачило...

І лише після того, як Центральна рада Тсоавіахіму СРСР підтримала почин українців щодо створення школи цивільної авіації у Харкові і виділила субсидію 10 тисяч карбованців, справи одразу пішли краще.

Українське товариство повітряних сполучень надало для навчальних польотів свій аеродром, військова авіабригада — ангари для зберігання літаків, під майстерні використали... колишні стайні іподрому в Сокольниках, де був перший аеропорт Цивільного Повітряного Флоту — Харківський.

Перший набір, перші курсанти... На урочисте відкриття першої у Радянському Союзі авіаспортивної школи прийшли представники заводів, пілоти й працівники «Укрповітрошляху», військові льотчики, автоколони спортивного товариства «Динамо». Перших курсантів вітав відомий

полярний льотчик, герой Арктики Б. Г. Чухновський. Беручи участь у знаменитому поході криголама «Красин», він врятував за 81-ю паралеллю екіпаж італійської експедиції Нобіле, зробив те, що не вдалося жодному зарубіжному пілотові: знайшов у крижаній пустелі групу Мальгрема.

Серед тридцяти курсантів, які 4 листопада 1928 року, затамувавши подих, слухали виступ Бориса Чухновського, були три дівчини: Галина Бєлікова, Катерина Грунауер і Валентина Гризодубова. Валя таки добилася свого!

Та вчитися було важко. Треба опановувати теорію польотів, матеріальну частину літака й мотора... До того ж ще й гуртки політграмоти, фізкультури й спорту, військово-стрілецький, практичні заняття: курсант повинен був уміти виконувати дрібний ремонт і чистити мотор, запускати його і прокручувати пропелер, мити й чистити літак після польоту, закочувати його в ангар, турбуватися про постачання масла й бензину. Нарешті найголовніше: польоти з інструктором і самостійні.

— Валентино Степанівно,— спитав я Гризодубову,— яка доля ваших шкільних подруг, адже після першого набору минуло майже півстоліття.

— З Галини Бєлікової пілота не вийшло, вона працювала агрономом. А Катерина Грунауер і тепер близька до авіації: її син працював у науково-дослідному інституті бортінженером. Із другого набору можна назвати Марію Нестеренко, що стала льотчиком-винищувачем. Чоловік її також відомий авіаційний діяч — Павло Ричагов, Герой Радянського Союзу, учасник повітряних боїв у Іспанії.

До цього можна додати, що Катерина Грунауер була інструктором Центральної планерної школи в Коктебелі, а її чоловік Анатолій Олександрович Сеньков — начальником цієї школи, конструктором планерів, згодом — доктор технічних наук.

Навчившись літати сама, Гризодубова вчила майстерності пілотування інших. Знання, набуті в Харківському

технологічному інституті, допомагали їй викладати згодом у Тульській авіаспортшколі теорію польоту, літаководіння та інші авіаційні дисципліни.

Валентина Гризодубова як командир літака була єдина жінка, яка входила до складу агітескадрильї імені Максима Горького, що її очолював Михайло Кольцов.

Свою блакитну «Работницу» — літак У-2, подарований ескадрильї редакцією журналу «Работница», Гризодубова разом зі своїм бортмеханіком Катериною Слобоженко доглядала не так, як інші льотчики — чоловіки, а дбайливо, по-жіночому... Кому, наприклад, з чоловіків-пілотів спаде на думку, літаючи на білому спортивному літаку, неодмінно вдягати білий комбінезон?

Валентина Степанівна здійснила багато польотів у міста і села України, Білорусії, Башкирії, Киргизії, Закавказзя. Завдяки польотам Гризодубової, її прикладу й палкому слову тисячі юнаків та дівчат стали льотчиками, парашутистами, авіаспортсменами.

В ескадрильї Валю Гризодубову поважали, хоч іноді й перепадало їй за хвацькість. Що вдієш, молодість! Інколи неможливо втриматися, щоб не похизуватися безстрашністю і спритністю.

Ескадрилья імені Горького була чудовою школою для льотчиків. За час своєї служби Гризодубова вивчила країну, як рідний дім. Вона знала, як вирощують бавовну в Середній Азії та буряки на Україні, як будують домни в Кузбасі і варять скло на заводах.

Льотчиця Валентина Гризодубова виростала в активного державного діяча. Колгоспники Чуйського виборчого округу Киргизької РСР обрали її депутатом Верховної Ради СРСР.

Восени 1937 року Гризодубова стала першою радянською рекордсменкою. Вона піднялася в небо на невеликому спортивному літаку і за півгодини подолала 100 кілометрів із швидкістю 218 кілометрів за годину. Тоді це було світовим досягненням для літаків такого типу.

За першим рекордом — другий, третій, четвертий, п'ятий... Та головний був попереду.

Надамо слово генерал-полковникові авіації Герою Радянського Союзу М. М. Громову:

«Пам'ятаю, влітку 1938 року мене викликали в урядову комісію і запитали:

— Льотчиці Гризодубова, Осипенко й Раскова готуються установити міжнародний рекорд дальності польоту на літаку «Родина». Чи зможе Гризодубова очолити екіпаж? Політ без посадки через всю країну — нелегке завдання. Чи справиться?

Я на мить задумався. Півроку тому Гризодубова встановила п'ять міжнародних рекордів — по швидкості, висоті й дальності польоту. Цілком достатня перевірка.

— Справиться,— коротко відповів я».

24 вересня 1938 року о 8-й годині 12 хвилин літак «Родина» стартував з підмосковного аеродрому Щелково. Двомоторний суцільнометалевий моноплан конструкції П. О. Сухого тоді був одним з найкращих літаків. Машина перебувала в повітрі 26 годин 29 хвилин і зробила посадку в районі селища Дуки на Далекому Сході. Перед вимушеною посадкою на болото (вичерпалося пальне) член екіпажу штурман Раскова за наказом командира корабля залишила борт літака, викинувшись з парашутом, бо в разі, якби літак став на ніс, перебування на місці штурмана в кабіні було б особливо небезпечним.

Героїчний екіпаж «Родины» здобув жіночий міжнародний рекорд, який десятки років ніхто не перевершив. Дальність польоту по прямій становила понад 5,9 тисячі кілометрів — на півтори тисячі кілометрів більше за офіційне досягнення. У листопаді 1938 року Президія Верховної Ради СРСР присвоїла В. С. Гризодубовій, П. Д. Осипенко та М. М. Расковій звання Героя Радянського Союзу. Це були перші в нашій країні жінки-герої. Про події тих днів написані книжки. Імена наших прекрасних льотчиць були у всіх на устах.

Марина Михайлівна Раскова ще в 1935 році брала участь у першому в історії груповому жіночому польоті за маршрутом Ленінград—Москва. У липні 1938 року екіпаж з трьох чоловік — Віри Ломако, Поліни Осипенко та Марини Раскової — на гідроплані пролетів над сушею із Севастополя до Архангельська 1750 кілометрів. Це був єдиний у своєму роді політ, адже гідроплан не пристосований для посадки на суші; відмовить двигун — і аварія неминуча. Та цього не сталося. Льотчиці благополучно поминули масиви грозових хмар, промчали на висоті 50 метрів над центральною площею Новгорода й успішно посадили машину на одному з озер під Архангельськом. В роки Великої Вітчизняної війни Марина Михайлівна Раскова командувала авіаполком. Загинула у 1943 році, під час виконання службових обов'язків.

— Мій другий пілот — Поліна Осипенко,— розповідала Валентина Степанівна,— була надзвичайно цілеспрямована у всьому, що стосувалося авіації. Коли ми опустилися на болото в районі Кербі й залишилися самі серед глухої тайги, то насамперед постаралися повідомити про своє місцеперебування. День звичайно починався так: ми розкладали на крилах літака нашу рацію, мені доводилося крутити ручку, а Поліна працювала на ключі. Тоді вона почувала себе фізично не зовсім добре, але не скаржилася і безперервно посилала в ефір наші передачі. Напружена робота так мене виснажувала, що зникав апетит, нічого не хотілося їсти. Незважаючи на своє нездужання, Поліна ніжно оберігала мене, умовляла відпочити, примушувала їсти. Коли ми влаштовувалися в літаку на нічліг, я лягала ближче до отвору кабіни, а Поліна — далі до хвоста. Як тільки щось зашелестить, я прокидалася: нас навідували ведмеді. Поліна заспокоювала мене: не зважай на них, хай собі ходять, а ти спи.

...Оператор Київської студії кінохроніки зробив зйомки на аеродромі. Він відобразив на плівці жінку в льотній формі військового льотчика з двома орденами Леніна на

гімнастерці,— вона тільки-но вийшла з літака. Потім ми бачимо, як льотчиця у своїй квартирі заходить за ширму, перевдягається, з'являється у гарному легкому платті, сідає на кушетку й береться за вишивку. Проста, мила смаглява українська жінка...

«Капітан винищувальної авіації двічі орденоносець Поліна Денисівна Осипенко після закінчення тренувальних польотів»,— повідомляють титри.

Нелегкий шлях пройшла Поліна Осипенко перед тим, як стати рекордсменкою світу, командиром Червоної Армії, однією з відомих льотчиць. Народилася вона 7 жовтня 1907 року в селі Новоспасівці Бердянського повіту Таврійської губернії, нині село Осипенко Бердянського району на Запоріжжі. У школі Поліна вчилася лише три роки: сім'я бідувала, і одинадцятирічна дівчинка змушена була наймитувати, працювати на городах у багатіїв.

Великий Жовтень відкрив світлий шлях перед Поліною, круто змінив її життя. З установленням Радянської влади дівчина вступає до лав Ленінського комсомолу. Однією з перших на селі разом з матір'ю Феодосією Федорівною Дудник йде до колгоспу, активно бореться за його зміцнення. У 1928 році її обирають членом сільської Ради. Молодому господарству потрібні грамотні спеціалісти, і розумну, енергійну комсомолку посилають на курси птахівництва у Київ. Після закінчення курсів дівчина повертається у рідне село. І бути б їй пташницею, якби жаркого липневого дня на околиці села не приземлився літак У-1. Старенька учбова машина перевернула все Полінине життя. Тепер вона мріє тільки про одне — піднятися в повітря, навчитися самій літати на такому механічному птахові.

Серце загорілося мрією. І знову Поліна в дорозі. Залишила рідне село, поїхала до моря, де недалеко від Севастополя було найстаріше у країні Качинське льотне училище. Вступити туди зовсім не просто: дівчина, та ще

й звичайна пташниця... Щоб бути ближче до авіації, пішла працювати в льотну їдальню. Не вистачало знань, тому ночі просиджувала за книжками. Слухала в їдальні розмови льотчиків про польоти і все наполегливіше добивалася, щоб її прийняли до школи. І ось нарешті щастя першого польоту — те, що заполонило все її життя.

15 березня 1932 року Поліна Осипенко успішно закінчує школу, одержує диплом військового льотчика, для проходження служби її направляють в авіаційну частину.

«Хіба могла я і тисячі мені подібних за капіталізму мріяти про авіацію? Хіба я, селянка, зважилася б близько підійти до літаків? Ми, льотчиці, вийшли з народу і заради щастя його готові віддати своє життя»,— писала Осипенко.

Колгоспна пташниця стала чудовим пілотом-винищувачем. Льотчики київської авіачастини, де вона служила, пишалися нею. Нерідко за бойовою тривогою разом виконуючи складні завдання, вони відзначали, що Поліна Осипенко показує приклад дисципліни, наполегливості, уміння в освоєнні й застосуванні авіаційної техніки. Не раз вона виходила із скрутного становища у висотних польотах, які потребували навіть від чоловіків незвичайної витривалості. Так було, зокрема, коли на висоті 8000 метрів відмовив кисневий прилад.

Ось витяги з документів, що експонуються в Бердянському краєзнавчому музеї:

«Характеристика на члена ВКП(б) з 1932 року Осипенко Поліну Денисівну. За час перебування в осередку 5-ї ланки показала себе витриманим і дисциплінованим комуністом. Брала активну участь у партійній роботі. Працювала парторгом. Із своїми обов'язками справлялась добре. Політично розвинена. Секретар осередку 5-ї ланки Костерін. 27 лютого 1933 року».

«Витяг з наказу № 19 від 13 червня 1936 року. Осипенко Поліна Денисівна як у бойовій підготовці, так і в командирському навчанні проявила себе витриманим,

культурним командиром і неабияким вихователем... Невпинно бореться за високу якість навчання і залізну військову дисципліну. Як льотчик зразково освоює військову справу, всі завдання виконує на добре й відмінно. Ставлю за приклад роботу командира ланки Осипенко Поліни Денисівни й оголошую їй подяку. Командир Свистунов, начальник штабу Кичатов».

«За успішне здійснення висотних польотів і випробування кисневих приладів — премія від командуючого Київським військовим округом (29 жовтня 1936 року)...»

«За відмінну бойову підготовку Нарком оборони нагороджує Осипенко іменним золотим годинником (1 листопада 1936 року)...»

«За добру організацію масово-політичної роботи серед дружин військовослужбовців Указом Президії Верховної Ради СРСР від 29 грудня нагороджена орденом Трудового Червоного Прапора...»

Поліна Осипенко була кришталево чистою комуністкою. Її обрали делегатом XVIII з'їзду ВКП(б). Працюючи інспектором по техніці пілотування, майор Осипенко вирощувала десятки льотчиків-випробувачів, передаючи їм свою майстерність.

Поет Олександр Твардовський так писав про героїню:

Над великой русскою равниною,
Над простором нив, лесов и вод,
Летчица, по имени Полина,
Совершила славный перелет...

Вона весь час мріяла про новий безпосадочний переліт за маршрутом Москва — Північний полюс — Америка. Але, на жаль, життя її несподівано обірвалося. Герої Радянського Союзу Анатолій Сєров і Поліна Осипенко загинули на бойовому посту під час тренувань за штурвалом літака. Це сталося 11 травня 1939 року.

— Все це тепер давня історія,— каже Валентина Степанівна,— а для мене наче вчора було. Я люблю швидку їзду, автомобіль воджу впевнено, а вулицею Поліни Оси-

пенко їду тихо-тихо, і рука тремтить. Ніби чую голос мого дорогого товариша, чудової людини. Її життя було прекрасне, а молодість світла й радісна...

У роки війни Героя Радянського Союзу Валентину Гризодубову було призначено командиром 101-го авіаполку далекої дії. Єдина жінка у великому військовому колективі, вона нарівні з чоловіками піднімалася у повітря, виконувала завдання по бомбардуванню, сідала на партизанських аеродромах, де зустрічалася з прославленими командирами партизанських бригад О. М. Сабуровим, С. А. Ковпаком, О. Ф. Федоровим, В. О. Бегмою. Тут же, в тилу ворога, їй вручили медаль «Партизанові Вітчизняної війни» 1-го ступеня. Дуже цікаві спогади начальника штабу й літописця полку О. М. Верхозіна «Літаки летять до партизанів» про бойові діла гризодубовських льотчиків.

У книжці вміщено подання керівників партизанського руху на Україні про присвоєння полку звання гвардійського: «Командири кораблів 101-го авіаполку, виконуючи складні завдання по доставці боєприпасів, озброєння партизанським загонам та організаційно-диверсійним групам в глибокий тил противника на Україну, з винятковою ретельністю здійснювали поставлені перед ними завдання...».

Полк став гвардійським, Червонопрапорним; за участь у ліквідації блокади Ленінграда йому було присвоєно назву «Красносельский».

Закінчилася Велика Вітчизняна війна. Гвардії полковник запасу Герой Радянського Союзу Гризодубова повернулася до мирної праці. Керувала льотною службою льотно-випробувальної бази, а потім багато років очолювала науково-дослідний колектив.

— Ми, що пройшли крізь бої,— каже Валентина Степанівна,— докладемо всіх зусиль, щоб наша молодь здіймалася у повітря не на крилах війни, а на крилах миру. Але це повинні бути потужні, сильні крила. Тільки тоді ми збережемо мир.

ГВИНТОКРИЛІ НАД ПОЛЮСАМИ

Гаряче травневе сонце заливає своїм промінням Одесу. Десятки тисяч життєрадісних городян зібралися на пристані, на прибережних схилах від Великого Фонтана до узбережжя Ланжерона й Приморського бульвару, щоб вітати антарктичну китобійну флотилію «Слава», яка повертається з промислового рейсу до рідних берегів.

Кільватерною колоною входять у гавань флагманський корабель «Слава» та китобійці. Злетіли в небо сотні різнокольорових стрічок — вогняні гірлянди; над морською затокою пролунали постріли гарпунних гармат, прозвучала могутня симфонія сирен та гудків. Славних китобоїв поздоровляли з благополучним прибуттям на Батьківщину радянські й іноземні судна, що стояли на рейді, в порту біля пірсів та причалів.

Перших китів в Антарктиці «Слава» добула у 1946 році. А це був її тринадцятий промисловий рейс. Ніде правди діти, деякі моряки ще не позбулися забобонів — не люблять вони тринадцятого числа. Та, як виявилося, цей рейс на рідкість був удалим.

З гордістю несучи на спардеку символічну блакитну стрічку переможця в міжнародному змаганні китобійних флотилій (а в ньому брало участь сімнадцять країн!), флагманське судно повільно підходить до причалу і швартується. Герої антарктичного походу сходять на берег, опиняються у штормі обіймів і поцілунків рідних та друзів.

Уперше в історії радянського китобійного промислу флотилія «Слава» здійснила кругосвітнє плавання, подо-

лавши 71 тисячу кілометрів. Позаду лишилися три океани і шість антарктичних морів, що омивають крижані береги південного полярного континенту.

Візьміть карту світу. Давайте нанесемо на неї шлях китобійної флотилії, з олівцем у руці здійснимо захоплюючу мандрівку. Знайшли Одесу? От звідси всі 25 суден флотилії почали свій рейс. Перетинаємо Чорне море, проходимо Босфор, Дарданелли, Середземне море, виходимо в Атлантичний океан, вздовж берегів Африки проходимо «ревучі» сорокові й п'ятдесяті широти, спускаємося все далі на південь.

Атлантичний сектор Антарктики неприв'ітно зустрів китобоїв. Чотири доби бушував шторм. З'явилися перші вісники таємничих крижаних просторів — скупчення величезних айсбергів. Звідси, безперервно ведучи промисел, флотилія пішла вздовж кромки пакової криги у Індійський сектор Антарктиди, мимо селища Мирний, вступила в Тихий океан, знову через протоку Дрейка повернулася в Атлантику, обігнувши таким чином південно-полярний континент.

По дорозі додому зупинилися в багатолюдній столиці Уругваю Монтевідео. Уперше за п'ять місяців китобої ступили на тверду землю. Їм здавалося, що грунт під ногами хитається, як палуба під час шторму. Ще один захід у Гібралтар — і ось вони в рідній Одесі.

Позаду лишилися багатоденні шторми й безмежна океанська гладінь, кити й кашалоти, тюлені й пінгвіни, і сонце, що не сходить з літнього полярного неба, і свято Нептуна під час переходу через екватор, і широке гирло Ла-Плати... Так, все це було протягом двохсотденного рейсу китобоїв.

І праця. Повсякденна важка праця сотень людей.

Гарпунери на своїх маленьких китобійцях, яких ласкаво називають «славенятками», цілими днями нишпорили по морю, далеко від своєї бази. Розбирачі китових туш за будь-якої погоди до пояса у крижаній воді працювали

на палубі. Несли цілодобову вахту штурмани, що прокладають шлях судну, радисти, механіки, матроси. І був серед них єдиний пілот-вертольотчик Авер'ян Фролович Ржевський.

Коли «Слава» входила в порт, усі звернули увагу на невелику червону, дивного вигляду машину, що стояла на високій кормовій палубі. Це був вертоліт, тоді ще мало знайомий широкій публіці. Вперше гвинтокрилу машину застосували для розвідки китових стад.

Вертоліт — одне з чудових досягнень людини. Як відомо, злітно-посадочні смуги аеропортів простягаються на кілька кілометрів. Літаки, які приземляються або злітають у повітря, ледь видно в кінці смуги. А площадка для зльоту й посадки вертольота майже такого розміру, як арена цирку,— 15 на 25 метрів.

До речі, виступаючи на цій арені, під найвищим у світі склепінням, вертоліт поводиться, як дресирована тварина. Ця машина — гібрид, що немов завітав до нас з глибини віків, схожий на птеродактиля чи на плезіозавра, і аж ніяк не віриться, що вона здатна літати. Чи зможе ця машина з допомогою млина, прилаштованого до її плечей — трилопатевого гвинта,— підняти своє черево?

Виявляється, може. Сильно сколихнувши повітря, Мі-1 здіймається вертикально, трохи затримується на рівні матч, ніби для того, щоб віддихатися, а потім з наростаючою швидкістю летить за маршрутом, горизонтально, інколи дуже кумедно — боком. Пролітає над містом, тримаючи курс на Одеський аеродром, звідки вирушив сюди сім місяців тому.

Коротко розповімо про те, як літає цей безкрилий птах. Його творець — генеральний авіаконструктор М. Л. Міль, що працював над створенням одногвинтових вертольотів. На відміну від машин співосної схеми, де два однакових гвинти обертаються в різні боки (конструкція Генерального авіаконструктора М. І. Камова), на цих

вертольотах лише один великий несучий гвинт, розміщений на вертикальній осі. Під час обертання гвинта виникає так званий реактивний момент, який намагається обертати фюзеляж вертольота в бік, протилежний обертанню гвинта. Щоб цього не сталося, на кінці довгої хвостової балки встановлено ще один невеликий гвинт, що обертається у вертикальній площині. Його тяга спрямована в бік, протилежний реактивному моменту, і це перешкоджає обертанню вертольота.

«Давня мрія людства, виражена в казці про килим-самоліт, найповніше втілюється у вертольоті. З вершини гори, з палуби корабля, із сільської вулиці, з даху будинку або з крутої скелі — з будь-якого місця, де живе людина, здатний піднятися (і приземлитися) вертоліт».

Так охарактеризував гвинтокрилу машину генеральний конструктор, Герой Соціалістичної Праці, лауреат Ленінської і Державної премій Михайло Леонтійович Міль.

Мені не раз доводилося літати на вертольотах — над Чорним і Каспійським морями, над степами України й Кримськими горами, сідати на міський майдан і палубу китобази, площадку в Ялті і на поміст естакади Нафтових каменів. Люди, які керують цими чудовими машинами, особливі. У кожного в запасі чимало цікавих, нерідко драматичних історій, що ними вони охоче ділилися зі мною.

Два з них — вертольотчики з України Авер'ян Ржевський та Іван Гурінов — літали над маківками землі — в районі Південного та Північного полюсів...

...І знову Ржевський вирушає в далеке плавання — цього разу в складі нової китобійної флотилії «Радянська Україна». Підготовка до походу завершена. Вертоліт обладнаний балонетами для посадки в разі необхідності на воду. Але щось незвичайне привертає мою увагу: до лівого підкоса шасі вертольота прикріплено апарат явно не авіаційного призначення.

— Що це за новинка? — питаю.

— За сумісництвом я буду шеф-пілотом кінооператора,— усміхаючись, пояснює Ржевський.

Виявляється, це панорамна кінокамера. Досі її установлювали на потужних вертольотах Мі-4. А маленькі Мі-1 з таким 130-кілограмовим додатком летітиме вперше. Ось чому біля машини клопочуться не тільки авіатехніки та кіномеханіки, але й спеціалісти з конструкторського бюро М. Л. Міля. Як вертоліт поводитиметься у повітрі? Випробування, проведені Ржевським, показали, що одностороннє додаткове навантаження ніякого негативного впливу на льотні якості вертольота не справляє. Саме з вертольота знімали перший кольоровий повнометражний панорамний кінофільм про радянських китобоїв «Під сузір'ям Південного Хреста».

В розпалі підготовки до виходу в море Ржевський виступав і в ролі кіноактора у кінофільмі «Смугастий рейс». Пригадуєте епізод, як на кораблі, що перевозив диких звірів у зоологічний сад, мавпа відчинила клітки, де сиділи тигри? Вирвавшись на волю, звірі розігнали команду корабля по каютах. В ефір пішов сигнал про допомогу. У відкритому морі вертоліт з режиму висіння висаджує на борт судна приборкувача, який повинен був утихомирити хижаків. Після невдалої спроби приборкувач поспішає піднятися мотузяним трапом у кабіну вертольота. Цей політ у складних умовах і виконував Ржевський на своєму розмальованому оранжевими смугами вертольоті.

...Пілот сідає в кабіну, я вмощуюся поряд з ним. Він прогріває двигун до злітного режиму, вмикає трансмісію і розкручує несучий гвинт. Зліт — і ось ми вже над знайомими прямими вулицями Одеси. У променях неяскравого жовтневого сонця вимальовуються класично строгі лінії оперного театру, колишнього Воронцовського палацу, тепер Палацу піонерів, ліворуч димлять заводи промислової Пересипі.

У довіднику для льотчиків та штурманів зазначається, що середні й невеликі населені пункти вдень можна побачити за 60—70 кілометрів з великих висот, на яких зараз літають реактивні літаки. Але кожен повітряний пасажир знає: небагато побачиш з верхньої частини тропосфери. Власне кажучи, не відчуваєш усієї краси польоту. Інше було колись, у відкритій кабіні По-2. Дихаєш собі свіжим повітрям, з насолодою розглядаєш чарівні пейзажі, поки літак неквапливо просувається на висоті 200 метрів зі швидкістю сучасного автомобіля. З маленької заскленої кабінки Мі-1 теж непоганий краєвид.

Пілот тримає курс на пірс, до нової китобази «Радянська Україна». Яка ж це громадина, одне з найбільших у світі промислових суден! Воно займає чверть кілометра вздовж причалів. На цьому місці могли б розміститися три океанських судна. «Слава», що стоїть поряд, здається зовсім невеличкою.

На кормі площадка з окресленим білим колом. Упевнено й точно Ржевський садить у центр її вертоліт. Техніки знімають з вертольота лопаті і закочують машину у своєрідний ангар. Тут їй ніякі шторми не страшні.

«Радянська Україна» — океанське двогвинтове судно необмеженого району плавання, на ньому для підняття китів є сліп — виріз у кормовій частині з похилою підлогою; в його отвір, мабуть, увійшов би паровоз. Це величезний комбінат, призначений для прийому й обробки китових туш, збереження і транспортування продукції китобійного промислу. Екіпаж судна, що налічує понад півтисячі чоловік, забезпечений комфортабельними каютами, їдальнями, кінозалом, клубом, є навіть друкарня, де друкується багатотиражна газета.

Спустившись із палуби судна «Радянська Україна», ми йдемо до китобази «Слава», яка завтра вранці вирушає в рейс. Прискореними темпами завершується завантаження. Чути брязкання лебідок, ревіння худоби у стійлах на обробній палубі. Обережно піднімається на борт

і такий важливий вантаж, як підручники й зошити для тих, хто під час рейсу навчатиметься у старших класах середньої школи.

На кормовій площадці, поряд з вертольотом Мі-1, учень і вихованець Ржевського — молодий командир Вольфсон зі своїми техніками Сєрим та Бєліковим кріпив запасні лопаті у спеціальних стелажах. Не раз Ржевський тренував тут, у гавані, Вольфсона сідати на палубу й на море, передаючи йому багатий досвід, набутий у попередньому рейсі до Антарктики.

Минуло три місяці. В редакційній пошті я побачив саморобний пакет із зеленого паперу. Зворотна адреса була така: «Антарктика, антарктична китобійна флотилія «Радянська Україна».

Так, це був лист від командира вертольота Авер'яна Фроловича Ржевського.

«Сьогодні прийшов танкер «Ужгород»,— писав він,— привіз паливо, продукти, пошту. Дуже зраділи, коли одержали Вашого листа...»

Довгождані вісточки від рідних та знайомих! З яким нетерпінням чекають радянські люди, розсіяні в безмежних просторах антарктичних морів та океанів, прибуття танкерів, що зв'язують китобоїв з далекою Батьківщиною.

До роботи в китобійних флотиліях пілот Ржевський про китів знав мало. Під час переходу до району промислів довелося поповнити свої знання про цих найбільших представників тваринного світу. У великій бібліотеці китобази знайшлася необхідна література, і Ржевський засів за книжки. Допомогли й лекції, що їх читали члени наукової групи Всесоюзного науково-дослідного інституту морського рибного господарства й океанографії. Як розвідникові китів, йому необхідно було запам'ятати найважливіші особливості їхньої поведінки.

Фінвали, кашалоти, горбачі, сейвали влітку скупчуються на так званих полях харчування в полярних водах,

підходячи до кромки криги. Антарктичні води відзначаються багатством органічного світу — рослинним і тваринним планктоном, значно рясніш, ніж у тропічних і помірних широтах океанів. Це їжа майже всіх смугачів та гла́дких, так званих справжніх китів. Кити плавають з відкритим ротом, куди разом з водою попадають ракоподібні й молюски. Після цього кит стуляє щелепи, і вода, витікаючи, залишає на бахромі вуса безліч дрібних організмів, їх кит пресує і, піднявши язика, проштовхує в горлянку. Планктонний рачок важить від третини грама до цілого грама з лишком. Можна собі уявити, скільки їх з'їдає кит, якщо вміст шлунка важить нерідко понад тонну. Вчені підрахували, що за один раз — понад два мільйони. А харчується кит безперервно — для цього він і приплив до Антарктики.

Похитуючись на океанських хвилях, величезне судно швидко йшло в район промислів. Дотримуючись суворого морського розпорядку, кожен на «Радянській Україні» — чи то черговий штурман, чи майстер по обробці китів — був зайнятий своїм ділом.

— Командирові вертольота одержати завдання на виліт! — пролунав по палубах підсилений репродукторами голос капітана-директора.

Ржевський піднявся на капітанський місток.

— Проведіть розвідку китів у північно-західному секторі за напрямом руху бази, віддалення до 100 кілометрів. Уточніть по карті місцеперебування китобійців, запитайте в них зведення погоди.

Вертоліт викочують з ангара. Авіатехніки Володимир Шелест і Петро Лескін з допомогою двох моряків, намагаючись утримати рівновагу на стрем'янці під час качки судна, укріплюють лопаті, перевіряють двигун, апаратуру.

— Вертоліт до польоту готовий,— доповідають вони.

— Лескін лишається для зв'язку, Шелест полетить зі мною,— наказує командир.

Китобаза, що йде повним ходом, одразу ж віддалилася од вертольота. Пілот піднявся на висоту 150 метрів, зробив контрольне коло над судном і ліг на курс.

Все меншою й меншою стає громадина корабля, поки через кілька хвилин не зникає у безмежних просторах сіро-сталевого моря, що зливається на обрії з таким же похмурим небом. Угорі низько нависли свинцеві хмари, внизу перекочуються величезні вали. Споконвічну тишу морської пустелі порушує стрекотання двигуна маленького червоного вертольота Мі-1 з написом «Аэрофлот. СССР — 68045».

Ні на хвилину пілот не може піддатися почуттю невпевненості й самотності, підсвідомому бажанню вернутися і знову побачити жадану площадку на палубі з білим пересіченим колом на ній. Воля людини, що сидить за штурвалом, непохитна. Завдання повинно бути виконане. І пілот, підтримуючи зв'язок з базою та китобійцями, вдивляється у морську гладінь.

Китів можна знайти тільки по фонтанах. А яка природа цих фонтанів?

Кит, піднявшись на поверхню після тривалого занурення, робить довгий видих. Потім, зробивши короткий вдих, неглибоко пірнає, з'являється знову, щоб видихнути і вдихнути, і так кілька разів підряд. Потім він робить глибокий вдих і пірнає на глибину. Ці вдихи й видихи виконуються регулярно і характерні для кожного кита.

Форма і зовнішній вигляд фонтана певною мірою залежать від сили, з якою кит виштовхує його з легенів, а також від різкості руху тварин і стану атмосфери. Зовні фонтан схожий на масу білої пари та дрібних бризок, які здіймаються вгору у вигляді більш-менш правильної колони. Це використане повітря, що з силою виштовхується з дихал, захоплює з собою частинки води, розпиляючи її. От що таке фонтан, який можна спостерігати, коли з'являється кит.

Ще десять, двадцять кілометрів монотонного польоту. І раптом — один, два, п'ять, багато фонтанів то тут, то там вириваються з морської безодні. Кити! І яке величезне стадо! Швидко повідомити науково-пошукове судно й китобійців.

— Я — «Бабка», я — «Бабка»! Бачу китів. Квадрат... Димову шашку вниз, подати сигнал на китобазу,— наказує пілот Шелесту.

Натиском кнопки на передавач Шелест дає можливість радистам китобази прийняти сигнали й запеленгувати вертоліт, а значить, і китову базу. Шашка полетіла вниз. Але чому вона не задимилася? Мабуть, технік не врахував, що, запаливши її, треба дочекатися, поки вона задимиться, а потім уже кидати. Ось тепер добре. Клуби диму покотилися над поверхнею океану.

— Я — «Бабка», я — «Бабка»! Бійці, бійці, хто бачить мене? — вигукує у мікрофон пілот.

— Я, 48-й, бачу вас,— чути у відповідь.

— Є робота! Гуляють п'ять «федорів» і багато «собачок».

— Іду на вас. Попасіть! — Потім: — Бачу китів, спасибі.

«Федір» на мові китобоїв — це порода китів фінвалів; «собачка» — сейвал. «Пасти китів» означає стежити за ними, бо, набравши повітря, кити зникають іноді на досить тривалий час і виринають далеко від місця лову.

Першим примчав китобоєць «Дружний-48», за ним — інші. Задоволені моряки передають на борт вертольота:

— Ану, подивися, пташко, чи не знайдеться ще чогонебудь для нас?

Ржевський глянув на паливомір. Ні, час повертатися на базу. Маленький вертоліт має пального лише на чотири години польоту. Пілот вніс виправлення в курс з урахуванням переміщення судна і попросив повернути його проти вітру. Все-таки нелегко «приземляти» цю легку машину, коли тиск повітря низький, коли воно розріджене і почуваєшся ніби на високій горі, а завихрення від па-

лубних надбудов розвертає хвіст. На якусь мить загаєшся — враз опинишся у воді. А вона холодна! Ржевський зайшов проти вітру, завис над палубою і, вибравши зручний момент, опустився на площадку.

Проте нерідко польоти проходили не так уже й благополучно. Підступна природа Антарктики завжди мала в запасі багато неприємних сюрпризів. Погода вередлива. Протягом години вона змінюється від повного штилю до шторму. Особливо досаджали тумани й снігові заряди, що блукали над океаном...

Капітан-директор наказав вертольотчикові вийти в розвідувальний політ з керівником наукової групи флотилії. Здавалося, не передбачалось ніякої небезпеки. Погода була нормальна, наскільки вона може бути такою влітку в Антарктиці.

Вертоліт ішов своїм курсом. Раптом у навушниках прозвучав трохи схвильований голос радиста:

— Капітан-директор наказує негайно повертатися на базу з підвищеною швидкістю. На район бази напливає туман.

Суцільна стіна густого туману навально насувалася під кутом 90° до курсу вертольота. Пілот розвернувся і дав повний газ. Летить з максимальною швидкістю. Ось уже показалося судно. Воно лягло в дрейф, щоб полегшити посадку. Але туман, здавалося, пересувався швидше. Хто ж кого пережене?

Ці незвичайні гонки закінчилися перемогою мужнього льотчика. Через десять хвилин не можна було нічого побачити навіть на відстані п'ятдесяти метрів. Хоча й довелося пережити неприємні хвилини, та пілот був упевнений у бездоганній роботі двигуна й апаратури, його помічники завжди ретельно готували машину, знаючи, що найменша несправність може призвести до аварії.

Однак бувало, що й прилади підводили. Ось який випадок трапився у морі Росса, коли флотилія йшла вздовж кромки пакової криги у пошуках китів.

Вертольотчик закінчував черговий розвідувальний політ, натиснув на кнопку. Радіосигнал пішов на базу.

— Дайте пеленг!

Спрямовує вертоліт належним курсом, звіряючись з компасом. Минають хвилини польоту, але Ржевського щось турбує. З'явилися айсберги незнайомої конфігурації. Треба уточнити місцезнаходження. Ще один пеленг. Той же курс. Ось, здається, нарешті китобаза.

— Подивися у бінокль,— каже пілот спостерігачеві,— он смуга і три рисочки — китобійці.

— Ні,— за хвилину відповідає той.— Це такий айсберг.

Становище загрозливе: пального в обріз.

Пілот передає на базу:

— Увімкніть привод, вас не бачу.

Так і є. Помилка компаса через близькість південного магнітного полюса. Коли Ржевський підлітав до бази, паливомір миготів червоним вогником: залишалися останні кілограми пального.

Вертольотчик показував мені запис у своєму щоденнику. Ніяких емоцій, лише фактичні дані:

«Вилетів на завдання по розвідці китів. Погода: хмарність 3—5 балів, шарувато-купчаста, вітер 3—4 бали, хвилі на морі 2—3 бали, температура зовнішнього повітря +1°. Запас пального на 3 години польоту. Політ виконувався курсом 45° по відношенню до курсу бази на висоті 200 метрів з боковим вітром. Пролетівши 120 кілометрів від бази, розвернувся. На зворотному маршруті відмовив радіокомпас. Зустрів сніговий заряд, який вирішив обійти стороною. Через подовження маршруту і відмовлення радіокомпаса точно вийти на базу не вдалося. Як згодом з'ясувалося, пройшов на траверзі її за 3—5 кілометрів. Але знайти не міг, оскільки база була серед великих айсбергів. Загорілася червона лампочка. Ще одне коло. І наразі побачив димок з труби. Зробив посадку на останніх

літрах пального. Вертоліт пробув у повітрі 2 години 43 хвилини».

З вертольотчиками на китобазах я підтримував зв'язок від редакції газети «Крылья Украины» по радіо. За п'ятнадцять тисяч кілометрів передавалися в ефір запитання: «Як іде робота?» І ось уже повзе стрічка з апарата...

«На переході до промислу ми не сидимо склавши руки. Раз у раз доводиться одвозити китобійцям запасні частини, устаткування, різні матеріали, пошту. Для такої роботи, певна річ, доцільніше використовувати вертоліт, аніж судно. Підрахували, що лише на цьому китобаза зекономила близько 120 тисяч карбованців».

Найпочеснішими дорученнями вертольотчики вважали подання допомоги хворим і пораненим морякам на китобійцях: у тяжкій боротьбі із стихією всяке траплялося.

В радіорубці «Радянської України» одержано телеграму з китобійця «Гордий»: «Боцман Сачевський пошкодив собі око. Стан погіршується. Хворому потрібна негайна допомога». Підхід до китобази неможливий через сильне хвилювання океану, та й судно було далеко.

— Доставити хворого на борт китобази,— наказав Ржевському капітан-директор.

— Єсть доставити хворого,— відповів пілот.

Але як це зробити? Вантажі китобійцям він передавав таким чином: підходив до судна і опускав їх на канаті. Моряки швидко відчіпляли вантаж. Сісти на палубу китобійця не можна — надто вже він маленький. І наблизитися на низькій висоті неможливо, бо у площину обертання гвинта потрапляють щогли. Вирішили зробити інакше. На китобоєць передали наказ спустити хворого в море на шлюпці.

Авіатехніки Шелест і Лескін готували вертоліт як ніколи оперативно й злагоджено. Адже йшлося, можливо, про життя людини! І якщо звичайно підготовка вертольота тривала 40 хвилин, то зараз діло пішло ще швидше.

Одержавши координати китобійця, пілот злетів і взяв курс на цю умовну точку в океані. Щоб зменшити вагу машини, довелося залишити рятувальні костюми і зняти праві дверцята. Мороз, хоч і невеликий, забирався в кабіну і страшенно дошкуляв.

Ржевський поспішав. Ось і «Гордий». За кількасот метрів від нього хвилі підкидали шлюпку. Пілот підвів до неї вертоліт, знизився на висоту до десяти метрів. Шелест спустив шторм-трап. За нього вчепився моряк. Але ж як важко було створити стійке висіння вертольота і не допускати навіть найменших переміщень як убік, так і по висоті! Моряк видерся по трапу в кабіну, вертоліт доставив його на китобазу. Вигляд у нього був кепський. Лікарі одразу ж взялися за хворого, і через два дні зовсім здорового боцмана пілот таким же чином доставив на китобоєць.

У багатотиражній газеті «Китобій України», що випускалася на китобазі, з'явилася замітка «Перша подяка» такого змісту: «Під час роботи боцман китобійного судна «Гордий-41» Сачевський пошкодив собі око. Потрібна була негайна медична допомога. Командир вертольота А. Ф. Ржевський майстерно виконав завдання, доставивши хворого на китобазу під час переходу флотилії. Товаришу Ржевському оголошено подяку».

Редактор газети «Китобій України» радирував у редакцію «Крылья Украины»: «У складі колективу моряків ідуть до далеких і суворих берегів Антарктиди українські авіатори — невеликий екіпаж вертольота, щоб літати над безмежними просторами цього краю, трудитися на благо любимої Батьківщини. Вертоліт на флотилії використовується для пошуків китових стад, для зв'язку між суднами, для обстеження островів та айсбергів...»

Якби не вертольотчик Ржевський, трагічно скінчилася б для десяти моряків висадка на безлюдний острів, розташований на схід від Південних Сандвічевих островів. Експедиція, до якої входили також наукові праців-

ники, одержала завдання описати геологічну будову острова, зібрати зразки флори і фауни.

Бот благополучно підійшов до берега і став на якір. Але велика хвиля, що раптово наскочила, викинула його на берег, друга хвиля перевернула догори кілем. Під ним опинилися двоє моряків. Інші моряки, ледь тримаючись під натиском крижаних валів, врятували товаришів і намагалися одпливти від непривітної землі. Проте бот розбився об каміння.

Потерпілі хотіли знайти притулок у печері, але прибій став її заливати, і їм довелося знову вийти на відкрите місце — вузьку 30-метрову смугу біля підніжжя прямовисних гір.

І на третій день погода не поліпшилась, з борту китобази не можна було спустити шлюпки: шквалистий вітер досягав 10—11 балів. Важко передати почуття моряків, які бачили скрутне становище товаришів і не мали змоги їм допомогти. Серед них уже були хворі.

Тільки надвечір третього дня вітер стишився до 7 балів з поривами й сніжними зарядами. Бортова качка китобази доходила до 15—20°, хоч судно було захищене айсбергами. За таких умов ніхто не піднімав вертоліт з палуби. Але хіба можна дотримуватися правил та інструкцій, коли в небезпеці життя десяти молодих людей?

І Ржевський злетів. Вертоліт ішов на висоті 50 метрів. Його кидало вгору і вниз, як пір'їнку. При наближенні до острова бовтанка й підсмоктування збільшилися. Довелося знизитися до 10 метрів, пройти над морем до моряків уздовж прибережної смуги. Пілот скинув намети, продукти, медикаменти...

А може, хворі в такому тяжкому стані, що потрібне негайне втручання лікарів? Невідомо, скільки часу моряки протримаються у таких умовах. І Ржевський вирішує приземлитися. Поступово зменшуючи швидкість і висоту, він став опускатися на кам'янистий берег серед численних

морських слонів, тюленів та пінгвінів. Легкий поштовх — і все гаразд. Несучи на руках знесилених товаришів, до вертольота кинулися моряки. Вісім рейсів зробив відважний льотчик, поки перевіз на борт китобази всіх учасників десантної групи.

Наведемо коротку характеристику, яку дало вертольотчику А. Ф. Ржевському керівництво антарктичної китобійної флотилії «Радянська Україна»:

«За період промислового рейсу у важких і суворих метеорологічних умовах Антарктики налітав 321 годину, виконав 170 завдань керівництва флотилії, тим самим подав велику допомогу у справі виконання промислового плану. Під час польотів показав себе вольовим, сміливим пілотом; потрапляючи у складні умови польоту, приймав правильні рішення. За зразкове виконання завдань і високі показники в роботі, дисципліні, зразкову поведінку й поглиблення своїх знань екіпаж вертольота добився почесного звання колективу комуністичної праці. А. Ф. Ржевський занесений на Дошку пошани флотилії».

Лишається додати, що Авер'яну Фроловичу Ржевському присвоєно високе звання заслуженого пілота СРСР. Своє шістдесятиріччя учасник Великої Вітчизняної війни, один з перших вертольотчиків зустрів командиром підрозділу гвинтокрилих машин, а зараз він на політичній роботі, виховує молоде покоління авіаторів.

За останні роки пілотів-вертольотчиків з України можна було бачити на борту не тільки «Радянської України», а й китобази «Юрий Долгорукий», рибопромислової бази «Восток» і нового флагманського судна радянського китобійного промислу «Советская Россия».

В той час, коли Ржевський завершував свій останній, третій рейс в Антарктику, на другій маківці землі, в Арктиці, літав київський пілот Іван Іванович Гурінов. Навігацію він провів на криголамах «Москва» і «Красин»,

розвідуючи кригу з вертольота Ка-15. Потім він на першому у світі атомоході «Ленин» взяв участь у висадці експедиції дрейфуючої станції «Північний полюс — 10».

...Моряки бурчали:

— У протоці Вількицького пекельна обстановка. До 120-го меридіана все забите кригою.

Складні, мінливі крижані поля у цій протоці, яка є неначе воротами із заходу Арктики на схід, з Карського моря в море Лаптєвих. Протока Вількицького лежить між островом Більшовик і суворим мисом Челюскін — найпівнічнішою точкою Євразії і всього материкового суходолу на планеті.

Великим Північним морським шляхом пробирався караван суден. Попереду йшов могутній криголам «Москва», що розколював цілинну кригу, за ним — ветеран радянського криголамного флоту «Красин» і ланцюжок суден з життєво важливими для Крайньої Півночі вантажами.

Течії та вітри в океані весь час змінюють стан криги. Під дією різнобічних вітрів крига переміщується, створює скупчення, непрохідні для суден бар'єри. Якщо моряки не мають точних карт розташування крижаних полів, судноплавство не тільки ускладнюється, а навіть стає небезпечним. Могутня крига, що несподівано насувається, може роздавити корабель, як пустий горіх. Система розвідки криги має на меті й іншу, далекосяжну мету: багаторічні спостереження дозволять у майбутньому досить точно прогнозувати льодову обстановку. Для розвитку судноплавства на Північному морському шляху це зіграє важливу роль.

А що ж робиться біля східної кромки протоки? Як знайти найкращий шлях? Навіть з високої палуби криголама далеко не побачиш.

І тоді з корми «Красина» здіймається невеликий апарат з двокілевим хвостом. Над ним співосно в різні боки обертаються два гвинти. Це вертоліт Ка-15 конструкції

М. І. Камова. В кабіні за штурвалом — пілот з Києва Іван Гурінов.

Усе далі відлітає від своєї бази вертоліт — засклена кабіна на легких коліщатах, стихає характерне стрекотання двигуна. Пілот іде над торосистими крижаними полями, шукаючи вузькі розводдя.

— Де ви перебуваєте? Доповідайте обстановку,— звучить у навушниках голос із криголама.

Та поступово зв'язок втрачається. Треба підніматися вище, тоді потужності вертольотної радіостанції вистачить. І ось уже 2000 метрів. Чимала висота для такої повітряної машини.

Раптом вертольотчик чує тривожний сигнал:

— Швидше повертайтеся, нас закриває туманом!

Примхлива погода пізньої осені на Крайній Півночі. Гурінов уже знав, що тумани можуть стояти і день, і три дні. А пального в баках... на годину польоту.

Крутий віраж, і пілот ліг на зворотний курс. Ось вона, пелена молочно-білої каламуті. Як летіти? Може, над верхньою кромкою хмарності, а потім пробивати її у передбачуваному місцезнаходженні криголама? Ризиковано. І пілот вирішує знизитися до бриючого польоту й летіти за радіокомпасом в тумані, знаючи, що зв'язок неминуче перерветься. Хоч що-небудь та побачить!

Так, дещо можна побачити. Літній крижаний покрив потемнів, його ще не встиг застелити сніг, і можна якось визначити просторове положення.

П'ять, десять, двадцять хвилин польоту. Нарешті вдалося відновити зв'язок, значить, база близько.

— Даю привод на себе,— передають з криголама.

Ще кілька хвилин, і радист чує голос пілота:

— Ліворуч по борту темна пляма. Бачу силует веденого. Бачу ваш силует.

— Видимість дуже погана,— відповідає криголам,— обережно, не вріжтеся у щоглу!

Нарешті моряки за сто метрів від себе з радістю поба-

чили гвинтокрилу машину, яку пілот майстерно посадив на корму.

— Ми за вас дуже хвилювалися,— сказав капітан криголама «Москва» пілотові.

А чи хвилювався Іван Гурінов? Навряд. Просто в нього не було часу для роздумів про небезпеку, що загрожувала кожної хвилини. Треба було в тумані вивести вертоліт на караван суден, і він це зробив. Моряки визнали вертоліт своїм гідним помічником, авторитет його одразу зріс.

Жовтневої ночі перший у світі атомний криголам «Ленин» прийшов на зближення з «Красиным». Зустріч була недовгою. Снігові хмари крутилися у променях прожекторів, що ними криголами освітлювали шлях. Ось промені зійшлися в одній точці, в умовному місці зустрічі. Капітан «Красина» Дмитро Миколайович Чухчин і капітан атомохода «Ленин» Борис Макарович Соколов обережно бортами звели судна. Носова каюта атомохода стала врівень з капітанським містком «Красина», і з нього на корабель передали продукти й пошту.

Іван Гурінов перелетів на вертольоті на корму атомохода. Перший пілот на борту першого у світі атомохода...

— Тепер почнеться справжня робота,— сказав своїм авіатехнікам Гурінов.

Треба було висадити на крижину склад експедиції «Північний полюс — 10». Саме в ці дні минуло чверть століття від того дня, коли відомий полярний льотчик М. В. Водоп'янов посадив важкий чотиримоторний літак на крижину, де оселилася перша у світі дрейфуюча радянська полярна станція.

Атомохід «Ленин» пройшов море Лаптєвих, Східно-Сибірське море і від острова Врангеля повернув на північ.

Почався важкий рейс у високі широти Арктики. Нагромадження спаяної арктичним холодом багаторічної криги, тороси... Зменшивши оберти і відходячи назад, ато-

мохід бере розгін і обрушується могутніми грудьми на крижаний масив. Розколоті величезні крижини, кожна вагою десятки і сотні тонн, виблискуючи яскравою блакиттю у променях прожекторів, перевертаються і щезають у морській безодні. Так атомохід «Ленин» ішов там, де не пройшов би жоден інший корабель.

Моряки й інженери познайомили вертольотчика з усім величезним господарством криголама. Шматок урану надає енергії гіганту. На пункті керування — десятки пультів з безліччю кнопок, рукояток, вічок, циферблатів, різних приладів. Біля пультів несуть вахту оператори — «кочегари» у білих халатах. Спокійно світяться зелені вогники: значить, усе гаразд, шкідливої радіації нема. Ось центральна дозиметрична станція, прохід у реакторний відсік — серце атомного корабля! Свіжі потоки повітря, що надходять іззовні, вільно омивають порожнину відсіку і струмують по трубах, які йдуть до грот-щогли, на висоту десяти поверхів.

Атомохід — корабель, у якого немає димогарної труби. Зате з грот-щогли весь час іде пара. Всі приміщення судна вентилюються через неї. Повітря, що надходить від бокса реактора, не шкідливе. Але може статися, що в ньому з'являться аерозолі — найдрібніші тверді часточки, пил та крупинки металу. Потрапляючи сюди від реактора, вони бувають «забруднені» — заражені радіоактивністю. Щоб цього уникнути, беруть повітряні проби.

Іван Гурінов піднімається з палуби на вертольоті і висить у шлейфі пари біля самої верхівки грот-щогли. Поряд з ним сидить інженер Олександр Соколов. Він бере пробу повітря, що виходить з надр атомохода. Перевірка показує повну відсутність радіоактивності. Ця процедура повторюється регулярно, навіть тоді, коли сильний вітер намагається скинути вертоліт на палубу.

Сонце вже не з'являлося. Полярний день змінила полярна ніч. Суднове радіо рознесло по каютах, відсіках, палубах слова команди з штурманської рубки:

— Командир вертольота! Капітан просить вас на місток.

Іван Гурінов зайшов до ходової рубки. Капітан атомохода сказав йому:

— Одержано повідомлення, що літак Масленникова знайшов зручну крижину для висадки експедиції і сів на неї. Треба розвідати підходи до крижини. З вами полетить гідролог Ізвєков.

У присмерку полярної ночі не стільки проглядаються, як відчуваються межі більш тонкої криги поміж суцільними полями. Якщо подивитися на карту, то шлях вийде химерно ламаним. І все-таки краще витратити дві години на обхід важкої ділянки, ніж десять годин пробивати її навпростець.

35 кілометрів польоту, і ось уже на білому тлі з'явилася оранжева пляма — це літак. Вертоліт іде на зниження і опускається поряд з літаком Лі-2 Полярної авіації Цивільного Повітряного Флоту. Радісно зустрічає гостей командир корабля, відомий полярний льотчик, Герой Радянського Союзу Віталій Іванович Масленников. Не більше 15 хвилин обмінювалися інформацією про метеорологічну й льодову обстановку в цьому районі Арктики, і вертольотчик з гідрологом зібралися у зворотний шлях.

Вислухавши донесення командира вертольота й гідролога, капітан атомохода вирішив частину спорядження для полярної станції вивантажити біля причалу, де був літак, а людей та решту устаткування — з другого боку крижини.

— Показуйте дорогу,— наказав він.

Погода зовсім безвітряна. Де були розводдя, до ста метрів угору вертикально здіймалися стовпи пари. Там вони розмивалися і розпливалися туманом, наполовину закриваючи крижину. Імла оповивала і криголам. Довелося піднятися трохи вище і політати, щоб звикнути до обстановки і розібратися в одноманітному пейзажі крижаної пустелі. Дві з половиною години тривала цього разу

льодова розвідка. Гурінов літав на висоті 50 метрів, поки ведений вертольотом атомохід обігнув крижину і капітан вибрав зручне місце для висадки людей.

Не раз ще літав Гурінов над крижиною, щоб спеціалісти мали змогу остаточно визначити місце для станції. Нарешті в самому центрі крижини знайшли площадку, тут і почалося будівництво дрейфуючої станції та льодового аеродрому.

Щойно починало розвиднятися і відкривався горизонт, працьовита «бабка» вирушала у регулярні рейси між літаком Лі-2, місцем розвантаження і будівництвом табору. Гурінов перевозив різноманітні вантажі: ехолот і турбобур, продукти й помпи, і навіть двохсотлітрову бочку з бензином, яка наполовину витикалася з маленької кабіни. Такі польоти суперечили елементарним льотним правилам. Але необхідність примушувала йти на це.

— Що б ми робили без вертольота! — схвально говорили моряки.

І от дрейфуюча станція «Північний полюс — 10» обладнана. Над крижиною піднято прапор СРСР. Зимівники на чолі з начальником станції Корніловим розпрощалися з моряками, і атомохід вирушив у зворотний рейс.

Треба було виконати нове завдання: поставити у певних місцях арктичного басейну ДАРМСи — дрейфуючі автоматичні радіометеорологічні станції.

Координати визначені. А чи є в цій точці зручна крижина? І знову в дорогу вирушає всюдихідний вертоліт, що вперше використовується для цієї мети.

На правому сидінні вертольота Ка-15 поруч з Гуріновим летить капітан-наставник. Георгій Йосипович Кононович — старий полярний моряк. Він легко читає льодову книгу, наносячи на карту стан крижин. Мистецтво судноводіння в Арктиці зводиться не тільки до того, щоб, використовуючи силу машин корабля, більше розколоти криги, а головним чином до того, щоб і у важкому крижаному масиві знайти слабкі місця, йти розводдями.

Тут ніхто ще не був. Незвичайним шляхом повинен був іти атомохід — в обстановці дуже стиснутої криги. Питання стояло так: відмовитися від думки йти навпростець, взяти трохи на південь або з допомогою вертольота знайти кращий шлях. Довго тривав розвідувальний політ у складних погодних умовах. Гурінов і Кононович вивели криголам до кромки криги, а звідси по чистій воді він пішов до призначеного місця. ДАРМСи були поставлені.

Один з польотів надовго запам'ятався і пілотам, і морякам. Надамо слово Івану Івановичу Гурінову:

«Ми з Георгієм Йосиповичем одержали наказ розвідати крижину. Ходили галсами хвилин з п'ятдесят, маючи в полі видимості вогні криголама, і раптом Соколов каже:

— Повертайтеся, різко погіршала погода!

Саме тоді закінчувалася так звана світла доба. Вогнів атомохода не стало видно. Якась біла пелена замість них. Узяв курс на привод криголама. Видимість погіршилася. Величезні шматки хмар миготіли біля ліхтаря кабіни. Що там унизу? Чи є крижані поля, на які можна сісти, чи, як і раніше, копичаться гори дрібної, битої, зовсім непридатної для посадки криги? Знявся сильний вітер, почався снігопад. Стіна снігу перегородила шлях. Знижуюся до десяти метрів — поверхні не видно. Ще нижче. Увімкнув фару, по освітленій плямі визначаю відстань до криги. З допомогою радіокомпаса іду на криголам. У світловій плямі мелькають величезні крижини. Тільки б не наскочити на торос. Чи вистачить пального і куди сідати, якщо зупиниться двигун? Ка-15 не має плавучості; не встигнеш збагнути що й до чого, як опинишся на дні океану.

Такий політ тривав хвилин з двадцять. Однак мені він здався дуже довгим. І навіть дещо суворий, стриманий старий моряк Кононович не витримав. Коли зовсім близько показалися вогні атомохода, він закричав:

— Он бачите, льотчик!

Так, я вже раніше помітив рятівні цятки криголамових вогнів. Сильний вітер утруднював посадку, але все обійшлося благополучно».

Повернувшись до Києва, Гурінов, як командир літака Ан-2, перевозив пасажирів та вантажі, виконував авіахімічні роботи в сільському господарстві. До речі, його дружина, Ганна Андріївна, теж була командиром літака Ан-2, що не завадило їй виховати чотирьох дітей. Зараз це подружжя пілотів цивільної авіації перебуває на заслуженому відпочинку.

ПІДКОРЮВАЧ «АНТЕЯ»

Простора, залита сонцем кімната чимось нагадує салон великого літака. Тут є де походити й творчо помислити, коли щось нове спадає на думку або, навпаки, коли щось не виходить. Обстановка кабінету Генерального авіаконструктора Олега Костянтиновича Антонова скромна, проста і надзвичайно раціональна. Конструктор сидить за невеликим письмовим столом, до якого приставлений ще один стіл, довгий, із стільцями. Праворуч від конструктора — вмонтований до половини у стіл телефон, кнопки комутатора, мікрофон. На робочому столі білий пластик. Можна звичайним олівцем креслити схеми або писати довгі ряди формул, а потім єдиним помахом руки все це витерти, щоб очистити місце для нових думок, графічно викладених спочатку на молочно-білій поверхні столу, потім на ватмані і, нарешті, завершених у металі, пластмасах, оргсклі. У шафі під склом красуються моделі планерів і літаків численного сімейства Анів.

Не тільки конструкції, що виходять з цього кабінету, з цієї лабораторії нової авіаційної техніки, є породженням наукової думки. Вся організація праці Генерального конструктора, його помічників грунтується на науковій основі. Олег Костянтинович уміє цінувати час і прищеплює цю якість своїм співробітникам.

У конструкторському бюро Антонова дисципліна й пунктуальність — елементарні поняття. Але життя часто вривається у розмірений рух цього великого й точного механізму, не порушуючи разом з тим ритмічного пульсу напруженої творчої роботи. Коротка нарада, дзвінки з Москви, з міністерства, з наукових інститутів, із заводів,

де будують антоновські машини... Член ЦК Компартії України, депутат Верховної Ради СРСР, лауреат Ленінської та Державної премій, академік АН УРСР, Герой Соціалістичної Праці — все це багато до чого зобов'язує Генерального конструктора.

Із своїми запитаннями й пропозиціями до нього приходять конструктори й аеродинаміки, господарники й технологи, дизайнери і льотчики-випробувачі.

Проектування нового літака — дуже складний процес, який дедалі більше наближається до наукової роботи. Він вимагає двох-трьох років наполегливої праці, значної кількості лабораторних та стендових випробувань. У сучасному великому літаку налічується до 250 тисяч деталей, 20 кілометрів різних проводів, які необхідно об'єднати в надійно діючі системи.

— Аеродинамічний розрахунок,— розповідає Антонов,— зробить один спеціаліст. Розрахунок на міцність — інший. Електросхему виконає третій. Механізм забирання і випуску шасі — четвертий. Але коли аеродинаміка, міцність, умови застосування, розміри аеродрому, економіка, надійність і виконання багатьох інших вимог, завжди суперечливих, сплітаються в один тугий вузол, розв'язати його не можуть навіть усі досвідчені й винахідливі спеціалісти, зібравшись разом. У цьому випадку вивчити питання, вислухати всіх, зважити по можливості все, внести, якщо треба, нові елементи й прийняти рішення повинен Генеральний конструктор.

Здобутком О. К. Антонова були вже найдовговічніший у світі літак Ан-2, транспортний турбогвинтовий літак принципово нової схеми Ан-8, пасажирський Ан-10, найпоширеніший в Аерофлоті вантажний літак Ан-12, перший у світі клеєзварний літак Ан-24 для авіаліній малої протяжності, коли перед конструктором поставили завдання, що, по суті, означало новий крок у літакобудуванні. Треба було творити літак нового типу, небачених ще розмірів, потужності й вантажопідйомності.

Почався пошук — найцікавіша частина роботи конструктора. Пошук нового — це найчастіше балансування між вимушеними компромісами, така вже діалектика професії конструктора. Хочеш зробити машину міцнішою — вона стає важчою, менш вантажопідйомною. Хочеш збільшити швидкість — збільшується потужність двигунів, витрата палива, а це знижує ефективність літака. Щоб найти оптимальне рішення, треба враховувати багато параметрів. Щастить тоді, коли компроміс між двома параметрами автоматично поліпшує ще три-чотири параметри.

Створення літака Ан-22 — «Антей» вимагало розв'язання нових конструкторських проблем. Особливо складним було питання про схему оперення. Простого високого кіля з горизонтальним оперенням нагорі при всій ясності й принадності цієї системи, рекомендованої аеродинамікаами, зробити було неможливо: високе горизонтальне оперення скрутило б, як паперовий пакет, хвостову частину фюзеляжу, який мав величезний виріз для вантажного люка завширшки 4,4 метра й завдовжки 17 метрів.

Розділити вертикальне оперення і встановити на кінцях стабілізатора теж було неможливо, бо це різко знизило б критичну швидкість флатера оперення.

Час минав, а схеми оперення ще не було знайдено.

— Якось прокинувшись уночі,— згадує Олег Костянтинович,— я став за звичкою думати про головне, про те, що найбільше турбувало й хвилювало. Якщо половинки вертикального оперення, розміщені на горизонтальному опереннні («шайби»), викликають своєю масою флатер, то слід розташувати вертикальне оперення так, щоб його маса з негативного фактора стала позитивним. Значить, треба більше висунути їх і розмістити попереду осі жорсткості горизонтального оперення... Як просто! Я швидко простягнув руку до нічного столика, намацав олівець, записну книжку і в цілковитій темряві накреслив знайдену схему. Відчувши велике полегшення, одразу ж міцно заснув.

Під час будування літака Ан-22 виникли й нові технологічні проблеми. В літаку застосовані силові конструкції із суцільноштампованих, складних за конфігурацією силових балок, для виготовлення яких було використано унікальний прес силою в 75 тисяч тонн і багато чого іншого, досі невідомого.

Давній знайомий Антонова по спільній роботі з планерами, Герой Радянського Союзу, заслужений майстер спорту, льотчик-випробувач Анохін прилетів у Київ на його запрошення, щоб подивитися, як будується «Антей». Цех здався маленьким, його заповнювала громадина літака — найбільшого тоді у світі, та й тепер ще найбільшої машини з турбогвинтовими двигунами.

Після огляду Олег Костянтинович запитав Анохіна:

— Ви не дуже стомилися?

— Ні,— відповів той.

— Тоді давайте подивимося кілька кадрів із старих кінофільмів.

«На екрані,— пише Анохін,— з'явилися перші літаки, на яких літали на зорі авіації брати Райт, Блеріо, Єфімов, Уточкін та інші. Контраст був незвичайний. Тоді я подумав: щоб побудувати Ан-22, треба бути не тільки видатним конструктором, а й великим ученим».

19 серпня 1964 року важкі й величезні, як шлюзи, ворота складального цеху авіаційного заводу були відчинені. І тягач КрАЗ, натужно виючи, оповитий фіолетовим димом, нарешті зрушив Ан-22 з місця. Щоб хвіст пройшов під верхнім обрізом воріт, довелося підняти передню стойку шасі. І от гігант, сяючи срібними крилами, із задертим у небо носом, показався у дверях і на мить завмер, ніби оглушений оплесками.

Спорожніли конструкторські бюро, численні служби — все велике господарство з його коридорами, довгими, як проспекти; з його цехами, високими, як Палац спорту; з переходами, в яких легко заблукати; перехрестями, де

навіть висять автомобільні знаки, що регулюють рух і обмежують швидкість.

Антонов розбив традиційну пляшку шампанського об шасі літака.

Гігант гордо вирушив у дорогу: Антонов стояв і дивився на нього, як батько на перші кроки дитини. Адже він пам'ятав той час, коли літак існував лише на клаптику паперу. Пам'ятав, коли ще й ескіза не було, а тільки думка. І ось тепер літак зажив своїм незалежним життям.

Та навіть неспеціалістам відомо, який великий шлях лежить від рулювання нового літака до серійного випуску багатьох машин на повітряні траси, якій перевірці піддають кожну з них, перш ніж запросити в салони по сто і більше пасажирів. Люди довіряють своє життя конструкторам, інженерам, льотчикам-випробувачам, усім, хто вклав у цей літак свій розум, свою працю.

Останнє слово лишається за льотчиком-випробувачем. Серед багатьох тисяч людських справ є такі, в самій суті яких закладено ризик. Це означає, що людина цієї професії по-буденному працює у тих критичних умовах, котрі для інших бувають фатальними. До людей таких професій насамперед належать льотчики-випробувачі. Талант їх полягає в тому, що вони передбачають аварійні ситуації, які можуть статися в польоті.

З льотчиком-випробувачем Юрієм Володимировичем Курліним я познайомився в середині п'ятдесятих років, коли він після закінчення льотного училища приїхав до Києва з дипломом пілота цивільної авіації.

Ще була війна. Юра Курлін, закінчивши сім класів, пішов працювати на оборонний завод. Чотирнадцятирічний юнак стоїть за верстатом і обточує корпуси мін. Наприкінці зміни підраховує, що виготовленими всім цехом мінами можна знищити полк фашистів, отже і на його долю припадає кілька окупантів. Сильна була в народі ненависть до німецько-фашистських загарбників!

Шлях його в авіацію — звичайний для молодої радянської людини. Навчання в індустріальному технікумі, заняття в аероклубі, незабутній перший політ. Потім захоплення стрибками з парашутом. Навчання в льотному училищі Цивільного Повітряного Флоту.

— Тут мені повною мірою,— говорив Юрій Володимирович,— дали зрозуміти, що таке дисципліна, акуратність і суворе дотримання документів, які регламентують льотну роботу.

Курлін почав працювати у Київському підрозділі застосування авіації в народному господарстві. Літав на По-2, потім перейшов на Ан-2. Відтоді ця, за його словами, «фірма» полюбилася йому на все життя. Польоти на стійких «Аннушках» — найкраща школа для новачка-пілота. Посадки на грунтові, колгоспні аеродроми та площадки, які часто треба самому вибирати з повітря. Так поступово накопичувався досвід. Довелося політати і на літаках Іл-14, причому із скороченим складом екіпажу, що ускладнювало роботу.

Сотні його товаришів проходять ті ж щаблі в льотному житті: польоти в гарну погоду на легких літаках, обробка з повітря колгоспних полів, перевезення пасажирів, вантажів, пошти. Потім, якщо зразу пощастить, переучуються на важкі транспортні кораблі, а далі — розмірене, спокійне життя.

Ні, це не для нього. Щоб здобути вищу освіту, Курлін вступає на заочний відділ Київського інституту інженерів цивільної авіації. А що далі? Залишити штурвал, працювати авіаконструктором чи на експлуатації? А може, возити пасажирів, поступово забуваючи все, чому вчили в інституті? Десь глибоко запала поки що невизначена думка: от якби стати льотчиком-випробувачем!

Історія випробування літаків у повітрі сповнена героїзму, хвилювань, пригод. Незважаючи на труднощі, багато льотчиків мріють працювати випробувачами. І справді, важко знайти серед авіаторів представників більш благо-

родної і почесної професії, що вимагала б від того, хто її обрав, величезної мужності, знань, витримки, а іноді й життя.

Проте стати льотчиком-випробувачем не так просто. Передусім треба вчитися. З інженерним дипломом, знаючи аеродинаміку та інші технічні дисципліни, швидше й глибше можна зрозуміти «характер» нового літака, точніше оцінити, чому дослідна машина поводиться саме так, а не інакше. Курлін пам'ятав слова відомого льотчика-випробувача В. К. Коккінакі: «Справжній льотчик повинен бути інженером. А льотчик-випробувач повинен бути особливо гарним інженером».

Льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу, кандидат технічних наук М. Л. Галлай так характеризує роботу випробувача раніше і тепер: «Ледь віддихавшись, льотчик сідав за стіл з інженерами й ученими і розповідав їм про виконане завдання... Вся обстановка такого розбору скидалася на донесення сержанта-розвідника генералам... Інша справа тепер. У наші дні післяпольотний розбір — це передусім акт взаємного творчого спілкування всіх без винятку його учасників».

Учитися заочно в технічному вузі було важко. Але ось уже позаду дипломний проект. До речі, комсомолець Юрій Курлін був першим на Україні й одним з небагатьох в Аерофлоті льотчиків цивільної авіації, котрий, так би мовити, без відриву від виробництва здобув вищу спеціальну освіту і став інженером-пілотом.

У 1958 році Юрія Курліна рекомендували в школу льотчиків-випробувачів. Бували дні, коли доводилося пілотувати чотири-п'ять типів різних літальних апаратів, які відрізнялися один від одного розмірами, швидкістю, маневреністю. А всього Курліну довелося сидіти за штурвалом двадцяти п'яти типів різноманітних машин. От коли налітався досхочу!

«Справжній льотчик-випробувач повинен вільно літати на всьому, що тільки може літати, і з деякими труд-

нощами на тому, що, взагалі кажучи, літати не може».

Цей вислів, що став у авіації класичним, льотчика-випробувача Сергія Корзинщикова повною мірою стосується і Юрія Курліна.

Після закінчення школи Курлін повернувся на Україну, де й почав випробовувати машини, що їх створював колектив КБ під керівництвом О. К. Антонова. З бомбардувальника пересів на «Бджілку» — літак Ан-14. Літав другим пілотом під час випробувань Ан-10, Ан-12, Ан-24. Самостійно ганяв літак Ан-10 на граничних режимах, з якими ніколи не матиме справи рейсовий пілот.

У кожної, навіть серійної машини — свій «характер», і треба його досконало вивчити. Незважаючи на суворий наземний контроль, може трапитися і щось непередбачене. Тільки творча співдружність конструктора й випробувача, що грунтується на глибокому взаємному довір'ї, дає чудові результати.

Розробляється широка програма льотних випробувань пасажирських повітряних лайнерів. Головне завдання — добитися максимальної безпеки польотів для пасажирів. З цією метою проводяться льотні випробування, під час яких перевіряється стійкість та керованість літаків на критичних режимах, на великих і малих висотах. Не раз Курліну доводилося імітувати відмову двигуна на пасажирських літаках.

Перш ніж літак підніметься у повітря, на борту виконується багато попередніх операцій. За спеціальною технологічною картою опитуються всі члени екіпажу:

— Керування рулями та елеронами?
— Норма.
— Закрилки?
— Випущені.
— Маски кисневі?
— Є.
— Автопілот?

— Відключений.

Курлін оглядає кабіну, на мить задумується:

— Отже, нічого не забули, все норма?

— Норма.

Машина вирулює на попередній старт. Там знову технологічна карта, знову перевірка.

— До вильоту готовий! — доповідає командир диспетчеру.

Із землі:

— Виліт дозволяю...

Відпущені гальма, повний газ, потужні двигуни несуть машину в небо. Літак відривається від землі й одразу ж занурюється у хмари, що нависли над аеродромом.

— Шасі забрати...

Життя льотчика-випробувача складається з таких звичайних робочих днів, з щоденних польотів, на які льотчик незалежно від ступеня складності завдання дивиться, як на суто буденні справи. «Навчивши» новий літак літати, треба примусити його «робити» те, що вимагає замовник. День у день відбуваються випробування всіх систем та елементів повітряного корабля, проводяться численні доробки, вивчаються найменші відтінки поводження машини.

Та ось перед Курліним ставиться зовсім незвичайне завдання: чи зможе чотиримоторний турбогвинтовий літак продовжувати політ, якщо виключити три двигуни? Авіаконструктори теоретично обгрунтували цю можливість. А як на практиці?

Юрій Володимирович почав ретельні розрахунки. Ось коли знадобилася інженерна підготовка.

Настав незабутній червневий день. Курлін злітає на Ан-10. Навантаження дорівнює ста пасажирам — повна польотна вага. Слідом за ним злітає Ан-8. На ньому журналісти, кінооператори.

Літаки швидко набирають висоту. Коли Ан-8 підходить до «десятки» на відстань 150 метрів і летить паралельним курсом, Курлін передає по радіо:

— Тримати напоготові об'єктиви!

Льотчик вимикає два лівих двигуни. Потім стопорить і правий крайній. Три гвинти враз застигли, а літак нормально продовжує свій горизонтальний політ.

— Оце машина! — каже він штурманові Попову.

Знову вмикає всі двигуни. Але треба повторити експеримент. Цього разу працює лише крайній правий двигун. Літак стійкий, ним легко керувати. Так триває сорок п'ять хвилин.

На машині такого класу при одному працюючому двигуні з чотирьох ще ніколи й ніхто у світі не літав. Літак Ан-10 побив тоді світові рекорди швидкості і здобув на Брюссельській міжнародній виставці 1958 року диплом і Велику золоту медаль.

Спробуйте розпитати льотчика-випробувача про найцікавішу, виняткову подію в його житті. Нічого особливого, скаже: працювали, от і все. Але ж не так просто встановлювати рекорди....

Кілька днів екіпаж Курліна готується в Делі до польоту в гори. Має бути посадка з вантажем на аеродром, де ніколи ще не приземлялися літаки такого типу, як Ан-12. Ніколи не доводилося злітати з площадки, розташованої на висоті чотири кілометри над рівнем моря. Як він поводитиметься?

Завтра важкий день. Юрій Курлін лежить в готелі біля відчиненого балкона, дивиться на вогні незнайомого міста, зубчасту лінію гір на горизонті. Ще раз перебирає у пам'яті всі деталі майбутнього польоту. Посадка відбудеться благополучно, він у цьому впевнений. А от зліт викликає тривогу — розрахунки й графіки не дали ясної відповіді на питання: скільки ж бігтиме літак до того, як одірветься від землі?

Зовсім не хочеться спати. Впливає, мабуть, незвичайна обстановка, відчуття того, що перебуваєш далеко від рідного краю. Треба переключитися на звичні образи. І на думку спадають події останніх днів.

...Несподівано дали завдання вилетіти в гірські райони Гімалаїв. Туди надіслані літаки Ан-12, які допомагають дружній Індії освоювати ці труднодоступні місця. Необхідно швидко, до настання холодів, завезти на один з високогірних аеродромів важку техніку для будівництва дороги.

Через два дні Курлін з чотирма членами екіпажу піднімається трапом на літак індійської авіакомпанії, що вилітає з Москви в Делі. Літак цей — «Констеллейшн», а по-нашому прозваний «костиль» — цілком виправдовує своє прізвисько. Нагородили ж американці «технікою» молоду республіку, нічого не скажеш! Трикілевий «костиль» з його поршневими двигунами, чорними від кіптяви, витвір давно забутого часу. Сідають у крісла, щуляться від холоду. Пасажири одягнені легко, незважаючи на холодну погоду: не хочеться брати з собою зайвий одяг у теплу Індію.

Опівночі вилетіли. Ліворуч море вогнів нічної Москви. Незабаром «костиль» входить у чорні густі хмари. Пасажири засинають, знаючи, що до першої зупинки в Ташкенті ще далеко. Години через три Курлін прокидається, відчувши щось недобре. З правого боку з четвертого двигуна вириваються язики полум'я і чуються вихлопи. Незабаром гвинт зупиняється — літак треба тягнути до аеродрому. Штурман Іван Федоров сміється, дивлячись на трьох пасажирів, які не взяли пальт.

— Зараз ми сядемо в Актюбінську, а там 25 градусів морозу,— каже він Курліну.— Як вони почуватимуться?

Вдосвіта літак робить посадку в... Москві.

— Таку техніку треба тримати в музеї, а не возити на ній людей,— зауважує літній пасажир, із задоволенням полишаючи «костиль».

Швидкісний Ту-104 доставив екіпаж у Делі за шість годин...

З тією ж невідступною думкою про майбутній політ у гори прокидається вранці Курлін. Схід сонця екіпаж зустрічає у повітрі, літак іде на висоті 9000 метрів відносно рівня аеродрому, з якого злетіли, а до гір, які пропливають унизу, всього три-чотири кілометри. Вершини окремих велетнів зовсім близько. Хаотичне нагромадження скель нагадує малюнок художника-фантаста, що зобразив застиглу поверхню далекої планети.

Штурман Федоров, обмацавши все навколо радіолокатором, урочисто проголошує:

— М'яких скель не виявлено, всі тверді!

Друзі вірять йому на слово. Але льотчик-випробувач упевнений в надійності повітряного корабля.

З висоти він спірально угвинчується (інакше не скажеш) у кам'яний колодязь, на дні якого розташований аеродром. Останній розворот пілот робить біля самого підніжжя гір, спуск відбувається мало не на колесах. Початок посадочної смуги закритий п'ятдесятиметровою скелею. Льотчик проходить над нею на малій швидкості, на висоті трьох-п'яти метрів. Два гвинти переводить у режим гальмування. Багатотонна машина важко провалюється. У найостанніший момент пілот вирівнює її — і з полегшенням зітхає: літак котиться по грунту.

Індійський спеціаліст, якому екіпаж привіз п'ятнадцятитонний трактор для дорожніх робіт у Гімалаях, захоплювався літаком:

— Американська комісія,— сказав він,— визнала непридатним цей аеродром для посадки літака «Геркулес».

Ну що ж, український «Антон», як бачимо, сильніший і витриваліший за хваленого «Геркулеса» — літака такого ж класу.

Залишається найтрудніший етап експедиції: зліт. Скеля в кінці смуги поглядає на льотчиків насмішкувато,

немов запитує: «Чи вистачить у вас духу перестрибнути мене?»

Двигуни працюють на повну потужність. Пілот відпускає гальма, але літак не зривається, як звичайно, з місця, а, неквапливо перевалюючись, починає розбіг. Відчувається нестача повітря для двигунів на цій висоті.

Штурман Федоров диктує із своєї скляної кабіни:

— 150, 160, 170, 180...

Пізніше Юрій Володимирович розповідав мені:

— Скеля наближається. Час! Літак неохоче одривається від землі. Даю невеликий набір швидкості. Вершина все ще вище за нас. Нарешті вона не витримує, тікає вниз, і я бачу її за двадцять-тридцять метрів під нами. Проте радіти ще рано. Попереду насувається ще одна гора. Піднявши ніс корабля, намагаюся перескочити через неї. Ні, не виходить. Звертаю праворуч, у єдиний вихід з кам'яного колодязя, розвертаюсь навколо хвоста і вигвинчуюся з хаосу гір на простір. Завдання виконано. Кортить додому, де на мене чекає інша цікава робота...

Цікава робота... Це випробування гігантського літака Ан-22.

Зробимо тут невеличкий відступ. Є «Повітряний довідник», виданий у 1911 році, який давно став бібліографічною рідкістю. У цій книжці зібрані різноманітні відомості, що стосуються практики льотної справи того часу. Цікавий, зокрема, запис у розділі «Положення про диплом авіатора». Щоб здобути звання льотчика, згідно з умовами, затвердженими Міжнародною авіаційною федерацією, треба було виконати: а) два випробування на дальність польоту... б) одне випробування на висоту польоту. Здійснення польоту на висоті не нижче 50 метрів над пунктом вильоту.

Наведені у довіднику цифри мимовільно викликають усмішку, коли ми порівнюємо їх з досягненнями сучасної авіації. Але то було на зорі розвитку Повітряного Флоту,

коли людина тільки-но починала відриватися од землі. І все ж таки, піднімаючись у повітря, наші співвітчизники сміливо розв'язували найскладніші проблеми льотної практики.

Через півстоліття льотчик Юрій Курлін став підкорювачем літака Ан-22 — «Антея».

Лівійський гігант Антей був переможений Гераклом. І сталося це тільки тому, що, як розповідають нам міфи древньої Еллади, Гераклові вдалося одірвати Антея від матері-землі, яка поїла його своєю силою, підняти у повітря і там задушити. Радянський авіаконструктор Олег Костянтинович Антонов та його помічники не тільки породили сучасного Антея, а й наділили його новими якостями. Їхнє дітище упевнено почуває себе на землі й водночас є чемпіоном повітря з важкої ваги.

Як завжди під час зустрічі з новою технікою, Курліну довелося насамперед вивчати розрахункові матеріали, креслення, деталі на стендах, агрегати в натурі, ясно уявити собі взаємодію частин, зрозуміти основну ідею конструктора. Це справді напружена, копітка праця, що вимагає гострого ока, швидкої реакції, глибоких технічних знань. Перші руління, підскоки. Нарешті літак подолав земне тяжіння і злетів у небо.

На все життя Юрій Курлін запам'ятав лютневий морозний ранок 1965 року. Легенький вітерець. Напутні слова друзів. Довгим білим рушником промайнула трохи припорошена снігом злітно-посадочна смуга. І ось вони віч на віч — випробувачі й машина. Ан-22 і екіпаж одразу зрозуміли один одного. І не лише тому, що літак досконалий. А й тому, що у складі екіпажу майстри льотної справи — командир Ю. Курлін, другий пілот В. Терський, інженери В. Шаталов та В. Воротников, штурман П. Кошкін, бортрадист М. Дробишев.

Літак пробув у повітрі одну годину двадцять три хвилини.

На зустрічі з журналістами у редакції газети «Радян-

ська Україна» командир «Антея» багато цікавого розповів про літак.

— Ан-22,— сказав Юрій Володимирович,— найвищий синтез льотних якостей. Він чемпіон світу з підняття вантажу і водночас може приземлятися на грунтовому аеродромі майже з легкістю повітряного таксі. Для розбігу під час зльоту нам потрібна смуга довжиною лише в тисячу сто метрів. Долетіти з Москви в Гавану він може без посадки. В чудових якостях «Антея» я переконався у першому ж польоті.

Справжньою сенсацією став «Антей» у червні 1965 року на XXVI Міжнародній виставці аеронавтики й космосу в паризькому аеропорту Ле Бурже. Виступ Ан-22 на повітряному параді був у центрі уваги глядачів. Майстерність радянських пілотів здобула найвищу оцінку світової преси.

За сорок років до цієї події в газетах з'явилося повідомлення: «Льотчик Босутро зробив дві чудові спроби, які майже не мають собі подібних на сторінках минулого світової авіації. Керуючи літаком Фармана «Надголіаф» з чотирма двигунами по 500 кінських сил кожен, Босутро встановив одразу тринадцять нових світових рекордів. 12 листопада 1926 року Босутро в Бурже здійснив перший політ з проконтрольованим вантажем 4000 кілограмів. Босутро літав 2 години 19 хвилин 16,4 секунди, досягнувши висоти 4990 метрів. Удруге, 16 листопада, Босутро також літав. Але вже з вантажем 6000 кілограмів. Політ тривав 1 годину 12 хвилин. Висота — 3586 метрів».

Порівнюючи «Антея» з «Надголіафом», бачиш, як далеко вперед сягнула авіація у своєму розвитку. Ан-22 теж має чотири двигуни, але їх загальна потужність — 60 000 кінських сил, у 30 разів більша. Маючи злітну вагу 250 тонн, Ан-22 здатний перевозити на 5000 кілометрів 80 тонн корисного вантажу — у 15 разів більше. Вантажна кабіна «Антея» — це величезний зал, який у півтора раза довший за весь французький літак.

Почалася ціла злива рекордів. Спочатку літак бере в повітря 88 тонн вантажу, потім льотчик Іван Давидов піднімає понад 100 тонн майже на вісім кілометрів. Десять світових рекордів установила на «Антеї» підполковник Марина Попович, кандидат технічних наук, випускниця ордена Леніна Академії цивільної авіації. Цій незвичайній машині вона присвятила один із своїх віршів:

Из античной древности глубокой
К нам пришел
мифический Антей —
Исполин бесстрашный, светлоокий,
Сын Земли,
сильнейший из людей.
Он в двадцатый век пришел реальным,
А не сказочным богатырем,
Воплотился он теперь в металле,
Стал «Антей»
крылатым кораблем.

Тридцять сім світових рекордів установлено на літаку Ан-22. Все це результат багаторічних пошуків колективу конструкторів та льотчиків-випробувачів.

Справжнім екзаменом мужності й майстерності льотчиків було випробування на «звалювання» у штопор гігантського «Антея». Уперше Юрій Курлін здійснив цю фігуру разом з льотчиком Юрієм Кетовим і бортінженером Володимиром Воротниковим — випускником Київського інституту інженерів цивільної авіації. Їхнє завдання полягало в тому, щоб довести літак до найостаннішої грані, але не дати машині звалитися у штопор, відвернути мить, за якою може статися катастрофа. З цим досить важким випробуванням льотчики справилися успішно.

Літак Ан-22 було передано на виробництво. Ташкентське ордена Леніна, Трудового Червоного Прапора і Жовтневої революції авіаційне виробниче об'єднання імені В. П. Чкалова почало серійний випуск машин.

Сент-Екзюпері у книжці «Планета людей» писав:

«...Машина, удосконалюючись, робить свою справу все скромніше й непомітніше. Здається, ніби робота людини — творця машин, всі її розрахунки, всі безсонні ночі над кресленнями тільки й проявляються у зовнішній простоті...»

Уже понад десять років «Антей» не перестає дивувати людську думку, вражати уяву людей своєю працездатністю. Ось він уперше приземлився у Женевському аеропорту.

Екіпаж на чолі з Юрієм Курліним візьме на борт великий вантаж складного електронного устаткування, призначеного для великого експерименту, який проводиться у рамках співробітництва між радянськими вченими і європейською організацією у справі ядерних досліджень. Для перевезення нестандартного великогабаритного устаткування залізницею потрібен був би його демонтаж, а це набагато ускладнило б збирання і монтаж апаратури у Серпухові. Літак Ан-22 виконав безпосадочний рейс Женева—Москва за 5 годин 20 хвилин, в його баках ще лишилося пальне на зворотний шлях.

Юрій Курлін доставив з Києва в Єреван металеві конструкції для склепіння башти нового телескопа Бюраканської астрофізичної обсерваторії. Через великі розміри їх не можна було перевезти ні залізницею, ні автотранспортом. Ан-22 працює і в Сибіру, і на Крайній Півночі...

Але все це далося не так просто. Генеральний авіаконструктор О. К. Антонов писав у «Правде»: «Пригадується, як Герой Радянського Союзу льотчик-випробувач Юрій Курлін, виконуючи завдання, багато разів садив свого «Антея» на невелику для такого гіганта засніжену площадку в тайзі, що кінчалася яром. Він перевозив необхідне для нафтовиків устаткування, яке не можна було швидко доставити ні водним, ні наземним шляхом (у тому числі 50-тонну пересувну електростанцію).

Що наснажувало героїчний екіпаж, який працював у суворих умовах полярної зими? Ні на який зиск люди не

сподівались, а ризик був великий. Найменша неточність в розрахунку під час посадки могла призвести до загибелі екіпажу й літака.

Екіпаж наснажували почуття обов'язку, усвідомлення необхідності будь-що виконати завдання, розуміння обстановки, комуністичне ставлення до праці...»

У просторій кабіні літака, заставленій навігаційними приладами, висить невеликий портрет Володимира Ілліча Леніна.

Якось Курлін сказав:

— Це моя улюблена фотографія Ілліча. Коли мені доручили «Антея», я подумав: як радів би Ленін, коли б побачив таку машину, створену радянськими конструкторами, робітниками, інженерами.

Хочу закінчити розповідь про льотчика-випробувача, Героя Радянського Союзу, кандидата технічних наук Юрія Володимировича Курліна його ж словами:

— Мільйони людей користуються повітряним транспортом. Сотні великих літаків щодня борознять чисте небо нашої Батьківщини. І радісно усвідомлювати, що в цьому є певна частка моєї праці, що така прекрасна в мене професія.

ЗМІСТ

Ікар з Уманського повіту 5
Браво, Уточкін! 29
«Ілля Муромець — Київський» 65
Соколи революції 79
Бойова ескадрилья імені Ілліча 102
Історія крилатого «К» 130
Народжені літати 179
Гвинтокрилі над полюсами 190
Підкорювач «Антея» 214

Ляховецкий Михаил Борисович

ЛЕТЧИКИ

Биографические очерки
(На украинском языке)

Художнє оформлення за макетом
М. Н. Гроха і *Б. Л. Туліна*
Малюнки на обкладинці *Д. Д. Грибова*
Редактор *Н. Б. Мурченко*
Художній редактор *В. І. Пойда*
Технічний редактор *С. Г. Овсієнко*
Коректор *А. П. Чепурна*

Здано на виробництво 28.VII 1976 р. Підписано до друку 30.XII. 1976 р. БФ 41153. Формат 70×108¹/₃₂. Умовн. друк. арк. 10,85. Обл.-вид. арк. 10,71+0,6 вкл.= =11,31. Тираж 30 000. Зам. 6—1995. Ціна 55 коп. Папір друк. № 1. Ордена «Знак Пошани» видавництво ЦК ЛКСМУ «Молодь», Київ, Пушкінська, 28. Головне підприємство республіканського виробничого об'єднання «Поліграфкнига» Держкомвидаву УРСР, Київ, Довженка, 3.

ЛЬОТЧИКИ

ВИПУСК 35